

八 第一号から第六号までに掲げる行為について代理して契約を締結する行為

2 この法律で「旅行業務」とは、旅行業を営む者が取り扱う前項各号に掲げる行為をいう。
第二章 旅行業
第三号を次のように改める。
(登録)
第三条 旅行業を営もうとする者は、運輸大臣の行なう登録を受けなければならない。
第四条 第一号及び第二号を次のように改める。
一 営もうとする旅行業の種類別
二 主たる営業所その他の営業所の名称及び所在地並びに一般旅行業又は旅行業代理店業務を営もうとする者の営業所にあつては、本邦内の旅行のみにあつて旅行業務を取り扱うものであるかどうかの別
第四条 第一項に次の二号を加える。
六 旅行業代理店業務を営む者に旅行業務を取り扱わせるときは、その者の氏名又は名称及び住所並びに当該旅行業務を取り扱う営業所の名称及び所在地
七 旅行業代理店業務を営もうとする者にあつては、その代理する旅行業を営む者の氏名又は名称及び住所
第四条に次の一項を加える。
3 旅行業の種類別は、次のとおりとする。
一 一般旅行業(第二号第一項第一号から第七号までに掲げる旅行業務を取り扱う旅行業で国内旅行業以外のもの)
二 国内旅行業(本邦内の旅行のみにあつて旅行業務を取り扱う旅行業)
三 旅行業代理店業務(他の旅行業を営む者のため第二号第一項第八号に掲げる旅行業務を取り扱う旅行業)
第五条 第一項中「旅行業、旅行業登録簿」を「旅行業登録簿」に改める。

第六条 第一項第三号中「登録の申請前」を「最近」に改め、同項第七号を次のように改める。
七 営業所ごとに第十一号の三の規定による旅行業務取扱主任者を確実に選任すると認められない者
第六号の三の次に次の一条を加える。
(登録事項の変更の届出)
第六号の四 旅行業の登録を受けた者(以下「旅行者」という。)は、第四号第一項第二号から第七号までに掲げる事項について変更があつたときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。
2 運輸大臣は、前項の規定による届出を受理したときは、第十九号第一項の規定により登録を取り消す場合を除き、届出があつた事項を旅行者登録簿に登録しなければならない。ただし、その届出があつた事項が新たな営業所の設置に係るものである場合において、第八号第二項において準用する次条第二項の規定による届出がないときは、その登録をしないものとする。
第七号の見出しを「(営業保証金の供託)」に改め、同条第一項中「旅行業、旅行業の登録を受けた者(以下「旅行者」という。)」を「一般旅行業の登録を受けた者(以下「一般旅行者」という。)」又は「国内旅行業の登録を受けた者(以下「国内旅行者」という。)」に改める。
第八号から第十一号までを次のように改める。
第八号 一般旅行者又は国内旅行者は、事業の開始後、新たに営業所を設置したときは、営業保証金を追加して供託しなければならない。
2 前条第二項及び第三項の規定は、前項の規定により営業保証金を供託する場合に準用する。
第九号 国内旅行者が一般旅行業の登録を受け、その者が第七号第一項の規定により一般旅行業に係る営業保証金を供託する場合においては、現に供託している営業保証金は、一般旅行業に係る営業保証金の一部として供託したものとみなす。
2 第七号第三項の規定にかかわらず、前項の者は、同条第二項の規定による届出をするまでの間において、国内旅行業を営むことができる。
第十号 一般旅行者が国内旅行業の登録を受け、その者が第七号第一項の規定により国内旅行業に係る営業保証金を供託する場合においては、現に供託している営業保証金をもつてこれに充てるものとし、その者は、国内旅行業に係る営業保証金の額をこえる額の営業保証金を取りもどすことができる。
2 第二十一号第二項及び第三項の規定は、前項の規定により営業保証金を取りもどす場合に準用する。
(営業保証金の額等)
第十一号 営業保証金の額は、主たる営業所及びその他の営業所ごとに、一般旅行業及び国内旅行業の別に、旅行業務に関する取引に係る債務の額及び弁済の状況その他旅行業務に関する取引の実情並びに旅行業務に関する取引の相手方の保護を考慮して、運輸省令で定める額とする。
2 一般旅行者又は国内旅行者は、前項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行の際に供託している営業保証金の額が当該運輸省令の制定又は改正により供託すべきこととなる営業保証金の額に不足することとなるときは、その不足額を追加して供託しなければならない。
3 第七号第二項、第四項及び第五項の規定は、前項の規定により営業保証金を供託する場合に準用する。この場合において、同条第四項中「旅行業の登録をした場合において、登録の通知を受けた日から十四日以内」とあるのは、「第十一号第一項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行の日から三箇月以内」と読み替へる。
4 一般旅行者又は国内旅行者は、第一項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行の際に供託している営業保証金の額が当該運輸省令の制定又は改正により供託すべきこととなる営業保証金の額をこえることとなるときは、そのこえる額の営業保証金を取りもどすことができる。
2 第二十一号第三項の規定は、前項の規定により営業保証金を取りもどす場合に準用する。
5 営業保証金は、運輸省令で定めるところにより、国債証券、地方債証券その他運輸省令で定める有価証券をもつて、これに充てることができる。
7 営業保証金の供託は、一般旅行者又は国内旅行者の主たる営業所のもよりの供託所にしなければならない。
第十一号の次に次の三條を加える。
(旅行業代理店業務者の営業所)
第十一号の二 この法律の規定による営業保証金の供託については、旅行業代理店業務の登録を受けた者(以下「旅行業代理店業務者」という。)の営業所は、その代理する旅行業の営業所とみなす。
(旅行業務取扱主任者の選任)
第十一号の三 旅行業者は、営業所ごとに、一人以上の第四項の規定に適合する旅行業務取扱主任者を選任して、当該営業所における旅行業務の提供、その取引に係る旅行に関するサービスの提供の確実性、取引条件の明確性及び監督に関する事務を行なわなければならない。ただし、次の各号に掲げる事由が生じたときは、その日から十四日間は、旅行業務取扱主任者を選任しておかなくてもよい。
一 当該営業所の旅行業務取扱主任者として選任した者のすべてが第六号第一項第一号から第五号までの一に該当するに至つたとき。
二 当該営業所の旅行業務取扱主任者として選任した者のすべてが欠けるに至つたとき。
前項の規定は、旅行業務を取り扱う者が一人である営業所についても適用があるものとする。
3 旅行業務取扱主任者は、他の営業所の旅行業務取扱主任者となることができない。

4 旅行業務取扱主任者は、第六条第一項第一号から第五号までの一に該当しない者で、次に掲げるものでなければならない。

一 本邦内の旅行のみについて旅行業務を取り扱う営業所にあつては、次に掲げる者

イ 次条の規定による一般旅行業務取扱主任者試験又は国内旅行業務取扱主任者試験に合格した者

ロ イに掲げる者と同等以上の知識及び能力を有すると運輸大臣が認定した者

二 前号の営業所以外の営業所にあつては、次に掲げる者

イ 次条の規定による一般旅行業務取扱主任者試験に合格した者

ロ イに掲げる者と同等以上の知識及び能力を有すると運輸大臣が認定した者

（旅行業務取扱主任者試験）

第十一条の四 旅行業務取扱主任者試験は、旅行業務取扱主任者の職務に必要の知識及び能力について運輸大臣が行なう。

2 旅行業務取扱主任者試験は、一般旅行業務取扱主任者試験及び国内旅行業務取扱主任者試験の二種類とする。

3 運輸大臣は、運輸大臣の指定する者が第一項の知識及び能力に關して実施する講習会の課程を修了した者又は運輸省令で定める資格を有する者について、旅行業務取扱主任者試験の一部を免除することができる。

第十二条第一項を次のように改める。

一般旅行業者又は国内旅行業者は、旅行業務の取扱いの料金を定め、その実施前に運輸大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第十二条の二及び第十二条の三を次のように改める。

（旅行業務約款）

第十二条の二 一般旅行業者又は国内旅行業者は、旅行業務に關する契約（旅行に關するサービスを提供する者のため代理して締結する契約を除く。）に關し、旅行業務約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。運輸省令で定める輕微な変更をしようとする場合を除き、これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつてしなければならない。

一 旅行者の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少なくとも旅行業務の取扱いの料金その他の旅行者との取引に係る金銭の收受及び払いもどしに關する事項並びに旅行者の責任に關する事項が明確に定められているものであること。

3 運輸大臣は、第一項の規定により認可をした旅行業務約款が旅行者の正当な利益を害するおそれがあると認められるに至つたときは、旅行業者に對し、その變更を命ずることができ、

4 旅行業者は、第一項の規定により認可を受けた旅行業務約款（旅行業務代理店業者にあつては、その代理する旅行業者が同項の規定により認可を受けた旅行業務約款）を営業所において旅行者の見やすいように掲示しなければならない。

（取引態様の明示）

第十二条の三 旅行業者は、旅行業務に關し旅行者と取引をしようとするときは、運輸省令で定める場合を除き、当該取引に係る旅行に關するサービスの提供に關し、代理して契約を締結するの、媒介して契約を成立させるの、取次をするの、又は自ら提供するのの別を明らかにしなければならない。

第十二条の四を第十二条の八とし、第十二条の三の次に次の四を加える。

（取引条件の説明）

第十二条の四 旅行業者は、旅行業務に關し旅行者と契約を締結しようとするときは、旅行者が依頼しようとする旅行業務の内容を確認したうえ、その取引の条件について旅行者に説明しなければならない。

（書面の交付）

第十二条の五 旅行業者は、旅行に關するサービスの提供に關し、当事者の一方を代理して契約を締結し、当事者間を媒介して契約を成立させ、取次をし、又は自ら提供をする契約を締結したときは、運輸省令で定める場合を除き、遅滞なく、旅行者に對し、当該提供すべき旅行に關するサービスの内容その他運輸省令で定める事項を記載した書面又は当該旅行に關するサービスの提供を受ける権利を表示した書面を交付しなければならない。

（外務員の証明書携帯等）

第十二条の六 旅行業者は、勧誘員、販売員、外交員その他のいかなる名称を有する者であるかを問はず、その役員又は使用人のうち、その営業所以外の場所での旅行業務のために旅行業務について取引を行なう者（以下「外務員」という。）に、運輸省令で定める様式による証明書を携帯させなければならない。その者を外務員としての業務に従事させてはならない。

2 外務員は、その業務を行なうときは、前項の証明書を提示しなければならない。

3 外務員は、その所属する旅行業者に代わつて、旅行者との旅行業務に關する取引について一切の裁判外の行為を行なう権限を有するものとみなす。ただし、旅行者が悪意であつたときは、この限りでない。

（誇大広告の禁止）

第十二条の七 旅行業者は、旅行業務について広告をするときは、広告された旅行に關するサービスの内容その他の取引の条件について、著しく事実と相違する表示をし、又は実際のものと著しく優良であり、若しくは有利であると人を誤認させるような表示をしてはならない。

第十六条第一項中「第七條第一項、第十條第一項及び第十八條第一項の規定により」を削る。

第十七條第一項中「第七條第一項、第十條第一項及び次條第一項の規定により供託された」を「当該旅行業者が供託している」に改め、同條第二項中「省令を」を「法務省令、運輸省令」に改める。

第十八條第一項中「第九條第一項に規定する額」を「第十一條第一項の運輸省令で定める額」に改め、同條第二項中「並びに第九條第二項及び第三項を削り、第七條第四項を」を「同條第四項」に、「省令」を「法務省令、運輸省令」に改め、同條の次に次の一條を加える。

（営業保証金の保管替等）

第十八條の二 一般旅行業者又は国内旅行業者は、金銭のみをもつて営業保証金を供託している場合において、主たる営業所を移転したためそのもよりの供託所が變更したときは、遅滞なく、法務省令、運輸省令で定めるところにより、営業保証金を供託している供託所に対し、費用を予納して、移転後の主たる営業所のもよりの供託所への営業保証金の保管替を請求しなければならない。

2 一般旅行業者又は国内旅行業者は、第十一條第六項に規定する有価証券又はその有価証券及び金銭をもつて営業保証金を供託している場合において、主たる営業所を移転したためそのもよりの供託所が變更したときは、遅滞なく、新たに当該営業保証金と同額の営業保証金を移転後の主たる営業所のもよりの供託所に供託しなければならない。その供託をしたときは、法務省令、運輸省令で定めるところにより、移転前の主たる営業所のもよりの供託所に供託した営業保証金を取りもどすことができる。

3 第七條第二項の規定は、第一項及び前項前段の場合に準用する。

第十九條第一項中「業務」の下に「の全部若しくは一部」を加える。

第二十條中「第十條第二項を」を「第十一條第三項」に改める。

第二十一條第一項中「第九條第一項に規定する額」を「第十一條第一項の運輸省令で定める額」に改め、同條第三項中「省令」を「法務省令、運輸省令」に改める。

第二十一條の二「登録簿」及び「旅行あつ、旋業者登録簿を」旅行業者登録簿」に改める。

第一類第十号 運輸委員會議錄第九号 昭和四十六年三月十日

第二十二条の見出し中「登録の」を削り、同条中「又は第八条第一項の規定による変更の登録の申請をする者は、二千円以下の範囲内において政令」を「とする者、第十一条の三第四項の規定による認定を受けようとする者又は第十一条の四第一項の旅行業務取扱主任者試験を受けようとする者は、実費を勘案して運輸省令」に改め、同条の次に次の一章を加える。

第三章 旅行業協会

(指定)

第二十二条の二 運輸大臣は、次の各号に掲げる要件を備える者の申請があつた場合において、その者が次条各号に掲げる業務の全部について適正な計画を有し、かつ、確実にその業務を行なうことができるものと認められるときは、この章に定めるところにより同条各号に掲げる業務を行なう者として、指定することができる。

一 申請者が民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された社團法人であること。

二 申請者が旅行業者のみを社員とするものであること。

三 申請者の定款が社員の資格の得喪に関し第二十二条の四の規定に適合するものであること。

四 申請者が第二十二条の二十一第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から五年を経過していない者でないこと。

五 申請者の役員のうち第六条第一項第一号から第三号まで又は第五号の一に該当する者がないこと。

2 運輸大臣は、前項の指定をしたときは、その指定した者（以下「旅行業協会」という。）の名称、住所及び事務所の所在地並びに第二十二条の九第一項の運輸大臣の指定する弁済業務開始日を官報で公示しなければならない。

3 旅行業協会は、その名称、住所又は事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(業務)

第二十二条の三 旅行業協会は、次の各号に掲げる業務をこの章に定めるところにより適正かつ確実に実施しなければならない。

一 旅行者及び旅行に関するサービスを提供する者からの社員の取り扱った旅行業務に対する苦情の解決

二 旅行業務の取扱いに従事する者に対する研修

三 旅行業務に関し社員と取引をした者に対しその取引によつて生じた債権に関し弁済をする業務（以下「弁済業務」という。）

（社員の資格及び加入）

第二十二条の四 旅行業協会は、社員の資格について、第四条第三項に規定する旅行業の種別以外の制限を加えてはならない。

2 旅行業協会は、社員としての資格を有する旅行業者が旅行業協会に加入しようとするときは、正当な理由がないのに、その加入を拒み、又はその加入につき現在の社員が加入の際に附されたよりも困難な条件を附してはならない。

（社員の加入及び脱退の報告）

第二十二条の五 旅行業協会は、新たに社員が加入し、又は社員がその地位を失つたときは、直ちに、その旨を運輸大臣に報告しなければならない。

（苦情の解決）

第二十二条の六 旅行業協会は、旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者から社員が取り扱った旅行業務に関する苦情について解決の申出があつたときは、その相談に応じ、申出人に必要な助言をし、当該苦情に係る事情を調査するとともに、当該社員に対し当該苦情の内容を通知してその迅速な処理を求めなければならない。

2 旅行業協会は、前項の申出に係る苦情の解決

について必要があると認めるときは、当該社員に対し、文書若しくは口頭による説明を求め、又は資料の提出を求めることができる。

3 社員は、旅行業協会から前項の規定による求めがあつたときは、正当な理由がないのに、これを拒んではならない。

4 旅行業協会は、第一の申出、当該苦情に係る事情及びその解決 不について社員に周知させなければならない。

(旅行業務の研修)

第二十二条の七 旅行業協会は、その組織する社員の旅行業の種別に応じ、一定の課程を定め、旅行業務取扱主任者の職務に関し必要な知識及び能力についての研修その他旅行業者の従業者に対する旅行業務の取扱いについての研修を実施しなければならない。

2 前項の研修は、社員以外の旅行業者の従業者も受けることができるようにしなければならない。

（弁済業務保証金の供託）

第二十二条の八 旅行業協会は、第二十二条の十第一項から第三項までの規定により弁済業務保証金分担保金の納付を受けたときは、その日から七日以内に、法務省令、運輸省令で定めるところにより、その納付を受けた額に相当する額の弁済業務保証金を供託しなければならない。

2 弁済業務保証金の供託は、旅行業協会の住所のもよりの供託所にしなければならない。

3 第七条第二項及び第十一条第六項の規定は、第一項の規定により弁済業務保証金を供託する場合に準用する。

（弁済業務保証金の還付）

第二十二条の九 保証社員（次条第一項の規定により弁済業務保証金分担保金を納付した社員で第三条の登録を受けた日から一年を経過した者をいう。以下同じ。）と旅行業務に関し取引をした者は、運輸大臣の指定する弁済業務開始日以後、その取引によつて生じた債権に関し、当該保証社員について弁済業務規約で定める弁済限度額

の範囲内（当該保証社員について既に次項の認定をした債権があるときはその額を控除し、第二十二条の十一第二項の規定により納付を受けた額があるときはその額を加えた額の範囲内）において、旅行業協会が供託している弁済業務保証金から弁済を受ける権利を有する。

2 前項の権利を行使しようとする者は、その債権について旅行業協会の認定を受けなければならない。

3 旅行業協会は、第一項の権利の実行があつた場合においては、その日から二十一日以内に、当該還付額に相当する額の弁済業務保証金を供託しなければならない。

4 第七条第二項及び第十一条第六項の規定は、前項の規定により弁済業務保証金を供託する場合に準用する。

5 第一項の弁済限度額は、第二十二条の十四の規定の適用がないとしたならば当該保証社員である旅行業者が供託すべきこととなる営業保証金の額を下ることができない。

6 第一項の権利の実行に関し必要な事項は法務省令、運輸省令で、第二項の認定に関し必要な事項は運輸省令で定める。

（弁済業務保証金分担保金の納付等）

第二十二条の十 次の各号に掲げる者は、当該各号に掲げる日までに、弁済業務保証金に充てるため、弁済業務規約で定める額の弁済業務保証金分担保金を旅行業協会に納付しなければならない。

一 第三条の登録を受けた日から一年を経過しない一般旅行業者又は国内旅行業者である社員 同条の登録を受けた日から一年を経過する日

二 第三条の登録を受けた日から一年を経過した一般旅行業者又は国内旅行業者で旅行業協会に加入しようとする者 その加入しようとする日

三 第三条の登録を受けた日から一年を経過した一般旅行業者又は国内旅行業者で第二十二

条の二第一項の指定の日に旅行業協会の社員である者 前条第一項の運輸大臣の指定する 弁済業務開始日の一箇月前の日

2 保証社員は、新たに営業所（その者を代理して旅行業務を取り扱う旅行業代理店業者の営業所を含む。以下この章において同じ。）を設置したときは、その日から十四日以内に、弁済業務規約で定める額の弁済業務保証金分担保金を旅行業協会に納付しなければならない。

3 保証社員は、弁済業務規約の変更により弁済業務保証金分担保金の額が増額されたときは、弁済業務規約で定める期日までに、その増額分の弁済業務保証金分担保金を旅行業協会に納付しなければならない。

4 社員は、第一項第一号若しくは第三号又は前二項に規定する期日までにこれらの規定による弁済業務保証金分担保金を納付しないときは、旅行業協会の社員の地位を失う。

5 第一項又は第二項の弁済業務規約で定める弁済業務保証金分担保金の額は、第二十二條の十四の規定の適用がないとしたならば当該社員である旅行業者が供託すべきこととなる営業保証金の額の五分の一を下ることができない。

6 第十一條第一項の運輸省令が改正された場合において、弁済業務規約で定める弁済業務保証金分担保金の額が前項に規定するその最低額を下ることとなるときは、弁済業務規約が変更され、弁済業務保証金分担保金の額が同項に規定する最低額に増額されたものとみなす。この場合において、第三項の規定の適用については、同項中「弁済業務規約で定める期日」とあるのは「当該増額に係る第十一條第一項の運輸省令の施行の日から三箇月を経過した日」とする。

(還付充当金の納付等)
第二十二條の十一 旅行業協会は、第二十二條の九第一項の規定により弁済業務保証金の還付があつたときは、当該還付に係る保証社員又は保証社員であつた者に対し、当該還付額に相当する額の還付充当金を旅行業協会に納付すべきこと

とを通知しなければならない。
2 前項の通知を受けた保証社員又は保証社員であつた者は、その通知を受けた日から十四日以内に、その通知された額の還付充当金を旅行業協会に納付しなければならない。

3 保証社員は、前項に規定する期日までに第一項の還付充当金を納付しないときは、旅行業協会の社員の地位を失う。
(弁済業務保証金の取りもどし等)
第二十二條の十二 旅行業協会は、保証社員が旅行業協会の社員の地位を失つたときは、当該保証社員であつた者が第二十二條の十の規定により納付した弁済業務保証金分担保金の額に相当する額の弁済業務保証金を、保証社員がその営業所を廃止したため当該保証社員に係る同条の弁済業務保証金分担保金の額が減少することとなるときは、その減少することとなる額に相当する額の弁済業務保証金を取りもどすことができる。

2 旅行業協会は、弁済業務規約の変更により弁済業務保証金分担保金の額が減額されたときは、すべての保証社員の減額分に相当する額の弁済業務保証金を取りもどすことができる。

3 旅行業協会は、前二項の規定により弁済業務保証金を取りもどしたときは、当該保証社員であつた者又は保証社員に対し、その取りもどした額に相当する額の弁済業務保証金分担保金を返還する。

4 前項の場合において、当該保証社員が社員の地位を失つたときは次項に規定する期間が経過した後、旅行業協会が当該保証社員であつた者又は保証社員に対して債権を有するときはその債権に関し弁済が完了した後、旅行業協会が当該保証社員であつた者又は保証社員に関し第二十二條の九第二項の認証をした債権があるときは当該債権に関し生ずることとなる前条第一項の還付充当金の債権に弁済が完了した後、前項の弁済業務保証金分担保金を返還する。

5 旅行業協会は、保証社員が社員の地位を失つたときは、当該保証社員であつた者との旅行業務に関する取引でその者が保証社員であつた期間におけるものによつて生じた債権に関し第二十二條の九第一項の権利を有する者に対し、六箇月を下らない一定期間内に同条第二項の認証を受けるため申し出るべき旨を公告しなければならない。

6 旅行業協会は、前項の期間内に申出のなかつた同項の債権に関しては、第二十二條の九第二項の認証をすることができない。

7 第二十一條第三項の規定は、第一項及び第二項の規定により弁済業務保証金を取りもどす場合に準用する。
(弁済業務保証金準備金)
第二十二條の十三 旅行業協会は、第二十二條の九第三項の規定により弁済業務保証金を供託する場合において還付充当金の納付がなかつたときの弁済業務保証金の供託に充てるため、弁済業務保証金準備金を積み立てなければならない。

2 旅行業協会は、弁済業務保証金（第二十二條の八第三項において準用する第十一條第六項の規定により供託された有価証券を含む。）から生ずる利息又は配当金を弁済業務保証金準備金に繰り入れなければならない。

3 旅行業協会は、第二十二條の九第三項の規定により弁済業務保証金を供託する場合において、第一項の弁済業務保証金準備金をこれに充ててなお不足するときは、その不足額に充てるため、保証社員に対し、弁済業務規約で定める額の特別弁済業務保証金分担保金を旅行業協会に納付すべきことを通知しなければならない。

4 前項の通知を受けた保証社員は、その通知を受けた日から一箇月以内に、その通知された額の特別弁済業務保証金分担保金を旅行業協会に納付しなければならない。

5 第二十二條の十一第三項の規定は、前項の場合に準用する。

6 旅行業協会は、弁済業務保証金準備金を第二十二條の九第三項の規定による弁済業務保証金の供託に充てた後において、第二十二條の十一

第二項の規定により当該弁済業務保証金の供託に係る還付充当金の納付を受けたときは、その還付充当金を弁済業務保証金準備金に繰り入れなければならない。

7 旅行業協会は、弁済業務保証金準備金の額が運輸省令で定める額をこえることとなるときは、運輸大臣の認可を受けて、第二十二條の三各号に掲げる業務の実施に要する費用に充てるため、そのこえることとなる額の弁済業務保証金準備金を取りくずすことができる。
(営業保証金の供託の免除)
第二十二條の十四 保証社員は、第二十二條の九第一項の運輸大臣の指定する弁済業務開始日以後、この法律の規定による営業保証金を供託することを要しない。
(保証社員となつた場合の営業保証金の取りもどし等)
第二十二條の十五 旅行業者は、旅行業協会の保証社員となつたときは、供託した営業保証金を取りもどすことができる。

2 第二十一條第二項及び第三項の規定は、前項の規定により営業保証金を取りもどす場合に準用する。

3 旅行業者は、保証社員でなくなつたときは、直ちに、営業保証金を供託しなければならない。

4 第七條第二項及び第五項の規定は、前項の規定により営業保証金を供託する場合に準用する。この場合において、同条第五項中「前項の催告をした場合において、同項の規定により定められた期間内に旅行業者が」とあるのは「旅行業者が保証社員でなくなつた日から七日以内に」と読み替へる。

(保証社員の旅行業約款の記載事項)
第二十二條の十六 保証社員は、その旅行業約款に次に掲げる事項を明示しておかなければならない。

一 その所属する旅行業協会の名称及び所在地

二 保証社員と旅行業務に関し取引をした者は、その取引によつて生じた債権に関し、その所

属する旅行業協会が供託している弁済業務保証金から弁済を受けることができること。

三 当該保証社員に係る弁済業務保証金からの弁済限度額

四 営業保証金を供託していないこと。

(弁済業務規約の認可)

第二十二條の十七 旅行業協会は、次に掲げる事項に關し弁済業務規約を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

一 弁済業務保証金分担保金の額及び納付の方法に關する事項

二 弁済限度額及び債権の認証に關する事項

三 環付充當金の納付の方法に關する事項

四 弁済業務保証金の取りもどし及び取りもどし金の管理に關する事項

五 弁済業務保証金分担保金の返還に關する事項

六 弁済業務保証金準備金の管理の方法並びに特別弁済業務保証金分担保金の額及び納付の方法に關する事項

七 前各号に掲げるもののほか、弁済業務の実施に關し必要な事項

二 運輸大臣は、前項の規定により認可をした弁済業務規約が弁済業務の適正かつ確実な実施上不適当なものとなつたと認めるときは、旅行業協会に對し、その變更を命ずることができる。

(事業計画等)

第二十二條の十八 旅行業協会は、毎事業年度開始前に(第二十二條の二第一項の指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後すみやかに)、事業計画及び収支予算を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

二 旅行業協会は、毎事業年度經過後三箇月以内に、事業報告書、貸借対照表、収支決算書及び財産目録を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

(役員を選任及び解任)

第二十二條の十九 旅行業協会の役員を選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

二 運輸大臣は、旅行業協会の役員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは第二十二條の十七第一項の規定により認可を受けた弁済業務規約に違反する行為をしたとき、又はその在任により旅行業協会が第二十二條の二第一項第五号に掲げる要件に適合しなくなるときは、旅行業協会に對し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

(監督命令)

第二十二條の二十 運輸大臣は、この章の規定を施行するため必要があると認めるときは、旅行業協会に對し、監督上必要な命令をすることができる。

(指定の取消し)

第二十二條の二十一 運輸大臣は、旅行業協会が次の各号の一に該当するときは、第二十二條の二第一項の指定を取り消すことができる。

一 第二十二條の三各号に掲げる業務を適正かつ確実に実施することができないと認められるとき。

二 この法律、この法律に基づく命令又は第二十二條の十七第一項の規定により認可を受けた弁済業務規約に違反したとき。

三 第二十二條の十七第二項、第二十二條の十九第二項又は前条の規定による処分に違反したとき。

二 運輸大臣は、第二十二條の二第一項の指定を取り消され、又は解散した場合においては、当該旅行業協会の保証社員であつた旅行業者は、営業保証金を供託しなければならない。

第七條第二項及び第五項の規定は、前項の規定により営業保証金を供託する場合に準用する。

この場合において、同条第五項中「前項の催告をした場合において、同項の規定により定められた期間内」とあるのは「旅行業協会が第二十二條の二第一項の指定を取り消され、又は解散した日から二十一日以内」と読み替へる。

(指定の取消し等の場合の弁済業務)

第二十二條の二十三 運輸大臣は、第二十二條の二第一項の指定を取り消され、又は解散した旅行業協会(以下「旧協会」という。)の保証社員であつた旅行業者のうち前条第二項において準用する第七條第五項の規定により登録を取り消した者を旧協会に通知する。

二 旧協会は、前項の通知を受けたときは、供託した弁済業務保証金を取りもどすことができる。

ただし、同項の通知に係る保証社員であつた者の弁済限度額の合計額及びその他の保証社員であつた者に係る第二十二條の九第二項の認証した債権で同条第二項の権利が実行されていなくても、その合計額に相当する額の弁済業務保証金については、この限りでない。

三 旧協会は、第一項の通知を受けたときは、同項の通知に係る保証社員であつた者との旅行業務に關する取引でその者が保証社員であつた期間におけるものによつて生じた債権に關し第二十二條の九第一項の権利を有する者に對し、六箇月を下らない一定期間内に同条第二項の認証を受けるため申し出るべき旨を公告しなければならない。

四 旧協会は、前項の規定による公告をした後においては、当該公告に定める期間内に申出のあつた同項に規定する債権について、なお第二十二條の九第二項の規定による認証の事務を行なうものとする。

五 旧協会は、第三項の公告に定める期間内に申出のあつた同項に規定する債権に關する認証の事務が終了した後は、その時において供託されている弁済業務保証金のうちその時まで第二十二條の九第二項の認証をした債権で同条第一

項の権利が実行されていないものの合計額を控除した額の弁済業務保証金を取りもどすことができる。

六 旧協会は、第三項の公告に定める期間の後六箇月を経過した日以後は、その時においてなお供託されている弁済業務保証金を取りもどすことができる。

七 第二十一條第二項及び第三項の規定は第三項の規定により公告をする場合に、同条第三項の規定は第二項及び前二項の規定により弁済業務保証金を取りもどす場合に準用する。

(指定の取消し等の場合の弁済業務保証金等の交付)

第二十二條の二十四 旧協会は、前条第二項、第五項及び第六項の規定により取りもどした弁済業務保証金、第二十二條の二第一項の指定を取り消され、又は解散した日(以下「指定取消し等の日」という。)(以後において第二十二條の十一第二項の規定により納付された還付充當金並びに弁済業務保証金準備金(指定取消し等の日以後において第二十二條の十三第四項の規定により納付された特別弁済業務保証金分担保金を含む。)(を、指定取消し等の日に保証社員であつた者に對し、これらの者に係る弁済業務保証金分担保金の額に應じ、政令で定めるところにより、交付する。

第二十三條中「第二十二條の二第二項」を「第二十二條の二第三項」に改め、同条の前に次の章名を附する。

第四章 雜則

第二十五條を次のように改める。

(旅行業者の団体の届出)

第二十五條 旅行業に關する取引の公正の確保又は旅行業の健全な発達を図ることを目的として旅行業者が組織する団体は、その成立の日から三十日以内に、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならない。

第二十五條の次に次の一条を加える。

(試験事務の代行)

第二十五條の二 運輸大臣は、申請により、旅行

業協会に第十一条の四の規定による旅行業務取扱主任者試験の事務（以下「試験事務」という。）を行なわせることができる。

2 旅行業協会は、前項の規定により試験事務を行なおうとするときは、試験事務の実施に関する規程（以下「試験事務規程」という。）を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

3 前項の試験事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める。

4 試験事務に従事する旅行業協会の役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、試験事務に關して知り得た秘密を漏らしてはならない。

5 前項に規定する旅行業協会の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

6 運輸大臣は、旅行業協会の役員が第二項の規定により認可を受けた試験事務規程に違反する行為をしたときは、旅行業協会に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

7 旅行業協会が試験事務を行なうときは、第二十二條の規定による手数料は、旅行業協会に納付するものとする。この場合において、納付された手数料は、旅行業協会の収入とする。

8 第二十二條の十七第二項の規定は試験事務規程について、第二十二條の二十の規定は旅行業協会が試験事務を行なう場合に準用する。

第二十六條第一項中「又は」の下に「旅行業協会その他の」を加え、同条第二項中「事務所又は代理店」を「若しくは事務所若しくは旅行業協会の事務所」に改め、同条の次に次の一条を加える。

（運輸省令への委任）

第二十六條の二 この法律に規定するもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、運輸省令で定める。

第二十七條の次に次の章名を附する。

第五章 罰則

第二十八條第一号中「一般旅行あつ、旋業」を「旅行業」に改め、同条第三号を削り、同条第二号中「第十條第二項」を「第八條第二項」に、「一般旅行あつ、旋業者」を「者」に改め、同条第三号とし、同条第一号の次に次の一号を加える。

二 第六條の四第一項の規定による変更の届出をしないで新たに設置した営業所においてその事業を開始した者

第二十八條第四号中「一般旅行あつ、旋業者」を「者」に改める。

第二十九條を次のように改める。

第二十九條 第十九條第一項の規定による業務の停止の命令に違反した者は、十万円以下の罰金に処する。

第二十九條の二 第二号を第三号とし、第一号を第二号とし、同号の前に次の一号を加える。

一 第二十一條の三第一項の規定に違反した者

第二十九條の二に次の三号を加える。

四 第二十二條の二第一項の規定により認可を受けていなければならない事項を認可を受けな

いでした者

五 第二十二條の二第三項の規定による命令に違反した者

六 第二十五條の二第四項の規定に違反してその職務に關して知り得た秘密を漏らした者

第三十條第一号を次のように改める。

一 第六條の四第一項の規定による届出をせず又は虚偽の届出をした者

第三十條中第三号を第四号とし、第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 第二十二條の六第一項の規定に違反して外務員としての業務を行なわせた者

第三十二條第一号を次のように改める。

一 第三十二條の二第四項の規定に違反して旅行業約款を揭示しなかつた者

第三十二條第二号を削り、同条第三号中「第十二條の四」を「第十二條の八」に改め、同条中同号を第二号とし、第四号を第三号とする。

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。

（経過措置）

第二条 この法律の施行の際現に改正前の旅行あつ、旋業法（以下「旧法」という。）第三條又は第六條の三第一項の規定による一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けている者は、改正後の旅行業法（以下「新法」という。）第三條又は第六條の三第一項の規定による一般旅行業又は国内旅行業の登録を受けた者とみなす。

2 前項の規定により一般旅行業又は国内旅行業の登録を受けた者とみなされるものについては、その新法第六條の二の規定の適用については、その者が旧法第三條又は第六條の三第一項の規定により登録を受けた日を新法第六條の二の登録の日とみなす。

3 旧法の規定による旅行あつ、旋業者登録簿は、新法の規定による旅行業者登録簿とみなす。

第三條 この法律の施行の際現に日本人の本邦内の旅行のみを対象として旧法第二條第一項第二号の行為を行なう事業を営んでいる旧法第三條ただし書に規定する者（以下「旧法届出業者」という。）及び新法第四條第三項第三号の旅行業代理店業に該当する事業を営んでいる者（以下「旧法代理店業者」という。）は、この法律の施行の日から二月間は、新法第三條の登録を受けず、当該事業を引き続き営むことができる。その者がその期間内に同条の登録の申請をした場合において、登録又は登録の拒否の処分があるまでの間についても、同様とする。

2 前項に規定する期間内においては、新法第四條第一項第六号、第十一條の二、第十二條の三から第十二條の七まで、第十三條、第十四條及び第二十六條の規定並びにこれらの規定に違反する行為に対する罰則の規定の適用については、旧法届出業者を国内旅行業者と、旧法代理店業者を旅行業代理店業者と、旧法代理店業者の営業所を旅行業代理店業者の営業所とみなす。

3 第一項に規定する期間内においては、旧法第

十二條の二及び第三十二條（第一号及び第二号に係る部分に限る。）の規定は旧法届出業者について、旧法第十一條（旧法第十二條の四に係る部分に限る。）、第十二條の四及び第三十二條（第三号に係る部分に限る。）の規定は旧法代理店業者の営業所について、なおその効力を有する。

4 新法第六條の四の規定は、一般旅行業者又は国内旅行業者（前条第一項の規定により一般旅行業又は国内旅行業の登録を受けた者とみなされるものを含む。）が、第一項に規定する期間が経過した際同項の規定の適用を受けていた旧法代理店業者にその期間の経過後も引き続きその旅行業務について代理させる場合についても、適用があるものとする。

第四條 新法第十一條の三第四項の規定は、この法律の施行の日から一年間は、適用しない。

2 前項の期間内における新法第六條第一項第七号の規定の適用については、旧法第六條第一項第七号に掲げる事項を新法第六條第一項第七号に掲げる事項とみなす。

第五條 附則第二條第一項の規定により一般旅行業又は国内旅行業の登録を受けた者とみなされるものに係る旅行業約款については、この法律の施行の日から一年間は、新法第十二條の二の規定を適用せず、なお従前の例による。

第六條 新法第十八條の二の規定は、附則第二條第一項の規定により一般旅行業又は国内旅行業の登録を受けた者とみなされるものがこの法律の施行の際現に営業保証金を供託している供託所がその者の主たる営業所のもよりの供託所と異なる場合について準用する。この場合において、新法第十八條の二第一項及び第二項中「主たる営業所を移転したためそのもよりの供託所が変更したときは、遅滞なく」とあるのは「その供託所が主たる営業所のもよりの供託所でないときは、この法律の施行の日から六月以内に」と、「移転後の主たる営業所のもよりの供託所」とあるのは「主たる営業所のもよりの供託所」と、

同条第二項中「移転前の主たる営業所のもよりの供託所」とあるのは「従前の供託所」と読み替えるものとする。

第七条 この法律の施行の際現に新法第二十五条に規定する事項を目的として旅行業者が組織している団体は、この法律の施行の日から三十日以内に、同条の運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならぬ。

第八条 この法律の施行前に旧法及びこれに基づく命令の規定によつてした処分、手続その他の行為は、新法及びこれに基づく命令の相当規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

第九条 この法律の施行前にした行為及び附則第五条の規定により従前の例によることとされる旅行業約款に係るこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(運輸省設置法の一部改正)

第十条 運輸省設置法(昭和二十七年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第十四号の十六を次のように改める。

十四の十六 旅行業に關し、登録し、認可し、又は必要な処分をすること。

第四条第一項第十四号の十六の次に次の一号を加える。

十四の十六の二 旅行業者の組織する団体に関し、指定し、認可し、又は必要な処分をすること。

第二十二條第一項第二十三号中「旅行あつせん業及び」を削り、同号を同項第二十三号の二とし、同項第二十二号の次に次の一号を加える。

二十三 旅行業及び旅行業者の組織する団体に關すること。

(租税特別措置法の一部改正)

第十一條 租税特別措置法(昭和三十三年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第十三條の三第四項第八号を次のように改める。

八 対外支払手段を対価として行なう旅行業法(昭和二十七年法律第百三十九号)第二条第

二項に規定する旅行業務(同法第六条の四第一項に規定する旅行業者である個人の行なうものに限る。)

第十三條の三第七項第八号中「旅行あつせん業者」を「旅行業者」に、「旅行あつせん」を「旅行業務」に改め、同条第八項第一号中「旅行あつせん」を「旅行業務」に改める。

第四十六條の二第三項第八号を次のように改める。

八 対外支払手段を対価として行なう旅行業法第二条第二項に規定する旅行業務(同法第六条の四第一項に規定する旅行業者である法人の行なうものに限る。)

第四十六條の二第六項第八号中「旅行あつせん業者」を「旅行業者」に、「旅行あつせん」を「旅行業務」に改め、同条第七項第一号中「旅行あつせん」を「旅行業務」に改める。

(登録免許税法の一部改正)

第十二條 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第四十三号を次のように改める。

四十三 旅行業の登録		
旅行業法(昭和二十七年法律第百三十九号)第三条(登録)の規定による旅行業の登録	登録件数	登録料
(一) 一般旅行業の登録	登録件数	一件につき三万円
(二) 国内旅行業の登録	登録件数	一件につき一万円
(三) 旅行業代理店業の登録	登録件数	一件につき五千元

理由

旅行業者の行なう取引の公正を確保し、旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進を図るため、旅行業者に旅行業務取扱主任者を選任させる等その業務の取扱ひについての規定を整備するとともに、旅行業者の旅行業務に關し苦情の解決、債務の弁済等の業務を行なう旅行業者の組織する団体を

を指定する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○樺本國務大臣 たいだいま議題となりました旅行あつせん業法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

旅行あつせん業法は、旅行あつせん業を営もうとする者について登録制度を実施するとともに、所要の規制を行なうことにより、旅行あつせん業者の健全な発達をはかり、日本人及び外国人の旅客の接遇の向上に資することを目的として昭和二十七年に制定されたものでありまして、以来、同法の施行により旅行あつせん業の適正な運営を確保することを通じて、わが国の観光事業の発達に大きな役割りを果たしてまいつたのであります。

しかるに、近年における国民の生活水準の向上と余暇時間の増大等によりまして、観光旅行を中心とする旅行需要は急速に増大してまいりました。ことに、海外旅行をはじめとする旅行の大型化、あるいは旅行あつせん業者の主催する団体旅行の増加等、国民の旅行形態が質、量ともに大幅に変化しつつあります。

このような状況に照らしますと、現行の旅行あつせん業法の規定は、旅行者保護の観点からは必ずしも十分なものとはいえません。このため、旅行あつせん業者の行なう取引の公正を確保し、旅行あつせん業者の行なう業務につきましてその運営の適正化をはかることにより、旅行者の保護とその利便の増進に資するため、所要の改正を行なうとすることをであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、登録の種別を、一般旅行業、国内旅行業及び旅行業代理店業とし、旅行業の秩序ある発達をはかるものとしてあります。

第二に、旅行業者が旅行者と取引をする際に守るべき準則として、取引態様の明示、旅行サービスの内容の説明、書面の交付等の義務を課することにより、旅行業者の行なう取引の公正を確保しようとするものであります。

とにより、旅行業者の行なう取引の公正を確保しようとするものであります。

第三に、営業所ごとに一定の資格を有する旅行業務取扱主任者を選任させ、旅行に關する取引の公正を確保するため必要な管理及び監督の事務を行なわせることにより、旅行者の利益の保護をはかるものとしてあります。

第四に、旅行業者の組織する団体のうち一定の要件を備えるものについて、旅行者等から苦情の解決、旅行業者の従業者に対する研修及びその団体を組織する旅行業者と取引をした相手方の有する債権について弁済をする業務を行なわせることにより、旅行業全般の質的向上をはかるものとしてあります。

以上が、この法律を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○福井委員長 これにて提案理由の説明は終了しました。

○福井委員長 これより質疑に入ります。質疑の通告がありますので、これを許します。古屋亨君。

○古屋委員 提案になつております旅行あつせん業法の一部を改正する法律案につきまして御質問申し上げますのでありますが、大臣がおられますのでまず第一に一つだけ大臣にお伺いいたしましてから、法文についてお伺いしたいと思ひます。

旅行あつせん業法というものを旅行業法というように、ほとんど全面改正に近いような改正になつておるのでありますが、最近における旅行ブームと申しますか、またそれに伴ひまして旅行者も非常にふえておりますし、特に海外旅行につきましても数は非常にふえており、また、その間いろいろのトラブルもあるものであります。旅行あつせん業法という題名を改めまして旅行業法というふうにして、そうして安全な、すこやかな旅行ができるようにするという点で、旅行者を保護することが

おそらくこの目的であると思うのでありますが、この点につきまして、ブラッセル条約の関係もあると思ひます。あるいはまた先般四十三年の夏には、国内におきまして、岐阜県の白川町におきまして、あの悲惨な事故がございまして、その当時、バス業者と旅行業者のトラブルということもあつたのでありますが、こういうような国内的なトラブルあるいは国際的なトラブル、あるいはブラッセル条約、こういうものを勘案しながら旅行業の法案を提案されたことと思うのでありますが、その根本の趣旨につきまして、大臣からまず第一に御所信を伺つておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣　こまかい点につきましては、觀光部長から答弁させたいと思ひますが、ただいま御質問がありましたように、最近海外旅行も非常に盛んになってきておる。その扱う金額もばく大なものになっております。それからまた、国内旅行にしても将来おそらく、今後十年後には、現在の観光旅行といひますか、レジャーにおける量といふものは五、六倍に達するであろうというように、大きく拡大されるであろうと見込まれておるわけでありまして。

そういうときに、旅行業法という形をとりましたのは、一つは、やはり担当者だけでなく、業としてのしっかりした企業的な性格を持ちたいというところ。ただいま申しましたように、一つは、金額がばく大になっておりますから、まかり間違えたいへんな迷惑を一般の旅行者にかける。もう一つは、やはり旅行道徳といひますか、ことに海外に行つた場合にその引率者があるわけでありまして、その引率者等の教育も考へて、そうして、昔のような赤ゲツト旅行はもう許されない時代でありまして、そのような質的向上も兼ね備へるというふうな意味も含めまして、今回は、ある意味においては根本的な改正を皆さんにお願いをしておる、こういうふうな状態でありまして。

こまかい点につきましては、なお政府委員から説明をいたさせます。

○住田政府委員　ただいまの大臣の御説明を補足

して御説明させていただきます。

ただいま大臣からお話ございましたように、最近非常に海外的にもあるいは国内的にも旅行ブームが到来しております。これに即応いたしまして、旅行エージェンツ等をめぐつていろいろトラブルが起きております。そういったトラブルを事前に防止してお客の保護をはかうというものが、この法律の一番根本的なねらいでございます。

それから、先ほど古屋先生からブラッセル条約のお話ございましたけれども、この法律は、昭和四十五年の四月にブラッセルにおきまして、旅行あつせん業者の民事的責任というものを明確にしよう、こういうことで国際的統一をはかつた条約でございます。この条約の中身は、いろいろと損害賠償の問題とか、あるいは取引に関する順守義務について規定したものでございます。その条約を採択いたしましたので、その関係で、その条約の趣旨をこの法案にも盛り込んだ、こういうわけでございます。

○古屋委員　この条約の趣旨で、この法律でどういふ点が改正になっておるかということを知りたい。前に、一般の問題としては、私はこの改正自体には、いろいろと旅行の実態から見まして賛成をするものでございまして、実は去年の八月の東京新聞に「当世ボロイ商売? 海外旅行業」というのが出ておりまして、この文句を若干引かしていただきます。

つまりここでは、海外旅行業者としてあるいは代理店として、いろいろの店が出てきておる。直接あつせん業に乗り出さないまでもおおよそ海外旅行に關係はなさそうな業種が「代理店」といふ形で海外旅行を売るのがフルツの何々店のほかに、はやりの大衆バー「何々」からサウナ、料亭まで、さまざま。代理店の新規登録数はこの一年で百社を越える勢いだ。たしかに四十五年中に日本脱出をする日本人の数は史上初の百万人の大台を越すというすさまじい海外渡航ブーム。このブームを反映して、旅行あつせん業者の数もかなりのばり。運輸省観光部の調べによると、五年前には

わずか五十社だったのが、八月十五日現在で二倍以上の百二十社にもふえている。特にことしに入つてからのことしといふのは去年の意味でありまして「登録申請は五十件を越し、文字通りわかれぬ」といふところ。事務所と電話一本あればできるといわれたのはむかしのことだが、それでも片や資本金八億、営業所三百五十四、社員八千八百人という交通公社のような超大型に對して、資本金六百一十萬圓に社員七、八人というミニ業者もかなりある」といふことでその実態を指摘しております。この許可の申請に對しましては、「審査は個別に役員、営業経験者らを選んで面接試験をしているが、中にはヨーロッパの名所、旧跡の名前さえ知らないような経験者もあつて、そういうケースはどしどし落とされている。あんまり基準がやまじいので、いや気がさして申請しながら自分から引き下がるような例もあるくらいで、こちらとしてはきびしくやつてゐるのだ

が……」という観光部の係長の談が出ておるのであります。

と同時に、「いい加減な業者によるトラブルはあつたと断れない」といふので、国際観光振興協会が調査したところでの例をいたしまして、「独自には団体を組めないA、B二つの旅行業者が、共同でヨーロッパ・スキー旅行団を送り出した。両社からそれぞれ係員がついて行つたが、いざアルプスのスキー場に着いてみるとホテルなどの手配の中心に両社の間で大幅のくい違いがあり「話が違ふ」と二人の係員が大げんか。あぐくの果て、一方が契約違反のカタにもう一方の旅券を持つて先に帰国してしまつた」といふのである。」「というふうな例をいひまして、つまり大きい業者と小さい零細業者といふいろいろあるものでありますが、これによりまして、「海外渡航者はふえてゐるが、業者の利益率は圧倒的に下落している。早い話、むかしはヨーロッパへ一人送り出せば最低五萬圓、うまくいけば十萬はもうかつた。しかし今ではどうも何増倍もの苦勞をしての三萬だから、どこも内情

は苦しいはず。社員三十人から五十人程度の業者が成り立つには、年間最低二十人の団体を二十本、それに個人の業務渡航を月に二十人はこさなければならぬ。見かけははなやかだが、一時のような渡航業者がうま味を味わえた時代は去つた」といふようなことが記事に出ております。

私は、こういう意味で、この根本的改正といふものの必要は十分感じておるのでありますが、こういうふうな実態が、おそらくこの改正をせられるようになった一つの理由と考へられるのであります。部長からひとつ、観光部で見ておられるこの旅行業者の実態と、もう一つ、最初に申し上げました、ブラッセル条約でどういふ点がこの法文に追加されたか、まず、この二つの点をお伺ひいたします。

○住田政府委員　お答え申し上げます。

まず、実態についてでございます。ただいま先生からもお話ございましたけれども、最近におきます海外ブームといふのは非常な勢いでございまして、ちなみに、最近の統計を見ますと、昭和四十年におきまして日本人の海外渡航者が二十万人だったのが、昭和四十五年におきまして九十四万人と、実に年々三〇%近い伸びを示しております。ところが、ただいま先生からも御指摘もございました、また同時に、私も国際観光振興協会の海外事務所の調査によりまして、いろいろと海外でのトラブルを調査したわけでございまして、私自身も、実は個人的なことで恐縮でございますが、スイスにおりましたときも、いろいろと旅行エージェンツのトラブルを聞いたわけでありまして。たとえば、最初約束したホテルが、一級ホテルだったのが三級ホテルだったとか、あるいは予定のスケジュールがそのとおりのかなかつたとか、あるいは食事つきが食事つきでなかつたとか、そういうふうないろいろなトラブルを聞いたわけでございます。そういうことは非常に内外ともに日本の国威にも影響する、こういうことで、何らかの意味におきまして、国が何らかの規制をしなくちゃならない、こういうふうな情勢に差し迫ら

れたわけでございます。

その意味におきまして、ただいま大臣からも御説明ございましたように、この機会に旅行業界全体のベース改善といいますが、レベルアップといいますが、こういったものははかかって、そしてお客さまの、消費者の保護をはからうというのが、この法律の抜本的なねらいでございます。

さて、しからば具体的にどういうことをやるかと申しますと、この法案に書いてございますが、その趣旨は、先生がいま御指摘の第二の点、ブラッセル条約の点にも触れておりますが、内容的に申しますと、たとえば、この法案の中にございします書面の交付義務、あるいは事前の内容説明、こういったような事前の予防措置というものを中心とした規定を、この法案の中に盛っておる次第でございます。

以上でございます。

○古屋委員 それでは、この条文の点で、順序によつてお伺いしたいと思つております。

「旅行業」というのは、大体従来の「旅行あつ、旋業」と同じように解していいかどうか、まず、第一にその定義からお伺いいたします。

○住田政府委員 従来、「旅行あつ、旋業」ということばで私どもはこの法律をつくつたわけでございますが、現実には「旅行業」ということばが慣用語になつておりますというところが一つと、それから、最近におきますように、旅行形態というものが非常に変わつてまいりました。たとえば、パッケージツアーとかそういう比重が非常に大きくなつてきた。そういったものと、「旅行あつ、旋業」という表現だけでこれを律するというのが適切でなくなつたというように、そういうようなことから、「旅行業」というもののほうが実質的には——理論的には変わりませんが、そういった慣用語という面からということ、それからあつせん業という概念で、いま申しましたパッケージツアーというものを全部律し切れるかどうかという点について、若干いろいろな問題もございしますので、この機会に「旅行業」と改めたほうがは

きりするんじゃないか、こういうことでございします。

○古屋委員 それでは、ブラッセル条約の関係もありますが、立法例としては、「旅行業」というものが多いか、あるいは「旅行あつ、旋業」が多いか、そういう点についておわかりになっていたら、ひとつお伺いします。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

外国の例をいろいろと調べたのでございますが、「旅行あつ、旋業」ということばはあまりございませんで、一応「旅行業」ということばが多いようございします。そういうことで「旅行業」ということばを使つた次第でございます。

○古屋委員 それでは、第二条で旅行業の定義で、「次に掲げる行為」というので、一号から八号まで載つておりますが、具体的に、たとえば「媒介」をするとか「取次をする行為」とかいふいろいろございしますが、こういうものについて具体的な例示といひますか、そういうものをひとつお示しを願ひたいと思つております。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

まず、第二条の中に定義規定がございまして、その第一項の中に、「旅行者に対する運送サービスの提供について、代理して契約を締結」とか、それから「媒介をし、又は取次をする」と、こういう「代理」とか「媒介」、「取次」ということばがございします。これについて御説明申し上げたいと思ひます。

まず「取次」ということばでございしますが、「取次」ということばは、旅行者の委託を受けて、たとえばバス会社との間に運送契約を締結する、こういう形態がございします。この場合に、お客さまと業者との間においては委任契約が結ばれます。それから、バス会社と旅行エージェンツとの間には運送契約が結ばれます。こういった形態が「取次」でございします。

次に「媒介」ということばでございしますが、これはお客さまの委託を受けて、旅行者とバス会社の運送契約の締結に尽力をしてそういうものをまと

めるように努力する、こういうことでございまして、この場合の契約は、お客さまとバス会社との契約関係になります。たとえば、例を引いて申しますと、旅行エージェンツがホテルをその旅行エージェンツの名前でとつてやる、こういうようなことで、電話だけをかけて、そうしてお客さまの部屋をとつてあげる、こういうのが「媒介」ということになりまして。

それから、もう一つ「代理」でございしますが、「代理」は、たとえば航空会社の代理人として旅行者との運送契約を締結するということになりまして、たとえばIATAのクーポン券を代理で受けるとか、あるいは旅館のクーポン券を代理で受ける、こういう例でございします。

○古屋委員 それでは、第二章の「旅行業」につきましてもお伺いいたします。

いわゆる「登録」の問題から始まるのでありますが、旧法のただし書き文が今度は削られております。これはたしか旧法十二条の関係だと思つておりますが、これはどうしてそういうただし書きを除いて差しつかえないか、その点をまず第一にお伺いいたします。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

現行法で、バス会社の場合には除外になっておりましたけれども、今回この機会に、バス会社もこの法案の一応の網にかぶせるといふことで、消費者保護という立場からこの法案に盛つた、こういうわけでございます。

○古屋委員 次に、旅行業の種別でございしますが、一般旅行業、国内旅行業、旅行業代理店業、この三つになっておりますが、大体この各種別は、現在どのくらいの数が登録されておるか、それから、その旅行業につきましても、先ほど新聞にありましたように、実態が非常に大きいものと小さいものとある、大きいものはどの程度のものか、小さいものはどの程度のものかというのを、まずお伺いしたい。

○住田政府委員 お答え申し上げますね、これが昭和

まず、一般旅行業でございしますね、これが昭和

四十六年三月四日現在で百二十七社でございます。それから邦人のあつせん業者でございしますが、これが四十五年の七月三十一日現在で三千五百九十一社でございます。そしてその実態でございしますが、前者の一般業者でございしますね、たとえば例を引いて言いますと、交通公社とかそういった大きなところでございますが、こういった一般業者は九割が大企業である。それから邦人業者、先ほど申しました三千五百九十一の邦人業者の大多数のものがいわゆる中小企業、私どもが調査したところ、こういったふうになっております。

○古屋委員 その点でひとつ、業者関係の従業員は、大企業のほうが多いにきまつておりますが、どの程度あるか、そのモデルを、ここで御答弁いただかぬでいいから、資料としてひとつお出しを願ひめでしょうか。

○住田政府委員 さつそく出します。

○古屋委員 それから、一般旅行業と国内旅行業を兼ねておるものはどのくらいあるのでしょうか。

○住田政府委員 実質的には、兼ねておるものはおりません。全部一般の方はやつております。ですから、兼ねておるといふか、そういうものはいないわけでございます。一般の方は国内を全部やつておりますから……。

○古屋委員 これは法案の九条で、「国内旅行業者が一般旅行業の登録を受け、云々」といふような場合がありましますね、保証金の問題で。それからまた十条で、「一般旅行業者が国内旅行業の登録を受け」とあります。そういう点九条、十条から見ると、兼ねておるといふものはないと言へるでしょうか。

○住田政府委員 これは兼ねておるといふことではございせん、九条、十条では移り変わりの規定を書いたわけでございます、兼ねておるといふ意味ではございせん。

○古屋委員 それでは、この業をやりたいという登録の申請をして、まだその手続中か運輸省で検討をしておられるもの、こういうものは、いま現在相当あるでしょうか。

○住田政府委員 お答え申し上げますね、これが昭和

○住田政府委員 現在、私どものほうに来ておりますのは十数件でございます。

○古屋委員 登録の問題でございますが、登録の性格について、第五条以下で「登録の実施」ということがありますが、これは法定をされた六条以下で拒否する場合を除くほかは、登録簿に登録しなければならぬということになっておりますので、登録の性格というものは、条件さえ合っておりれば必ずこれは登録しなければならぬ、つまり法規裁量行為と考えていいかどうか、その点をお伺いいたします。

○住田政府委員 ただいま先生のおっしゃるとおりでございます。

○古屋委員 第六条に「登録の拒否」ということがございますが、いままで登録申請になって、これを拒否した例がどのぐらいあるか、その点をお伺いいたします。

○住田政府委員 いままでの事例ではほとんどございませんで、もしそういう欠格事由があつた場合は事前に取り下げる、こういった例はございませうが、こちらから拒否したという例は、あまりございませんで。

○古屋委員 第七條に「営業保証金の供託」ということがございませうが、営業保証金は、私の記憶に誤りがなければ、旧法では第九條で金額が幾ら幾らとございませうが、今度はこれがたしか、法律にはなくて省令に譲つてあるのではないかと、法律にはなくて、従来の金額がどのくらい変更になるのか、これを法律でなくて省令に譲られたその理由を、ひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○住田政府委員 現在、一般旅行あつせん業者の場合は、営業保証金が、主たる営業所につきまして現行で三十万円になっております。それを今度省令の中で引き上げを検討するというところでございまして、一応主たる営業所の場合、三十万円を二百万円にするということをいま関係方面と折衝してあります。

なぜ省令に落とされたかと申しますと、こういった非常な経済変動が激しい情勢におきましては、省令に規定したほうが弾力的ではないか、こういうことで省令に落とされたということになりまして、ただいま申しましたように、主たる営業所につきましては、三十万円を二百万円にすべくいま関係方面と折衝してある段階でございます。

○古屋委員 やはり先ほどのお話のように、国内旅行業では相当零細なものが占めておりますので、こういうことを法律から省令に譲られることを、弾力的のためにというお話がございましたが、この法案の審議の過程において、どうでしょう、そういう旧法に出てくるようなものを今度省令に譲る、その省令内容についてお示しいただくことができるでしょうか。この法案の審議中に……

○住田政府委員 ただいまの私の申し上げました引き上げの額につきましては、いま申しました二百万円、それから邦人旅行あつせん業者について、七万円を七十万円にするということにつきまして、極力その線で関係方面と折衝してこれでまゝめたい、かように考えております。

○古屋委員 いま保証金は営業所ごとというのですが、この法律では、外国のそういう旅行業者が日本に営業所を持った場合は、日本国内の営業所と同じようにそういう金額なんかを納める、そういうふうな解してよろしゅうございませうか。

○住田政府委員 そういうような場合も、日本の旅行業者になれば当然に適用されることになりませう。

○古屋委員 それでは、いまの点はできるだけ努力をいたしまして、運輸省の考えられてる金額というものをお示しを願へるよう、ひとつお願いをいたしたいと思つております。

その次には「旅行業務取扱主任者の選任」で、十一條の三のところでありませうが、ここでは、一人以上の旅行業務取扱主任者を選任して、「必要な管理及び監督に関する事務を行なせなければならぬ」といつておるのでありますが、一人以上というのは、現在通常は何人ぐらいおるのか。まあ小さい営業所なんか一人だろうと思ふのですが、そういう一人以上というのは、どの程度の業態では何人ぐらいが適當であると考へておられるか、まずその点をお伺いしたい。

それから、その資格につきましては、十一條の三にたしか資格が規定してあると思うのでありますが、実は、その次の試験の問題と関連して私は聞きたいわけでございます。旅行業務取扱主任者の試験であります。試験はまあ法令でございませうから、必要な知識、能力を持つていかどうかを試験されるのでありますが、どんな試験を行なうのか、あるいは現在やつておる要員については、何か経過規定を設けられるのであるかということ、まず第一にお伺いいたします。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

まず、この法律に、「営業所ごとに、一人以上」ということばがございませうが、実態を見ますと、大会社におきましては、こういった責任ある方が数名以上ございませう。別に一人とかそういうことはございませんで、大きい会社でございませう、そういった責任者に当たる方が数名以上ございませう。中には、小さい会社におきましては一人ということもございませうが、概してこういった責任に当たる方は数名、二、三名以上、こういったのが実態でございませう。

それから次の御質問の、試験はどういうものをするかという問題でございますが、これにつきましては、一応旅行業法の法律的な知識、それから旅行業務の実務ですね、たとえばダイヤの見方とかそういったようなこと、それから関係法令、たとえば旅券法とかあるいは検疫関係に關連する法律、こういったようなこと、こういうようなものを試験の対象にしたい、かように考へております。

○古屋委員 いま一つ、経過規定のことを……

○住田政府委員 失礼しました。経過規定は一年ということになっております。

○古屋委員 一年というのは、一年間たつと、その間に試験を新たに受けなければならぬになる、こういうふうな解してよろしゅうございませうか。

○住田政府委員 いろいろその間講習などを受けまして、そしてその資格が得られるように勉強する、こういうふうになっております。

○古屋委員 どうして私がそのことをお伺いするかという、語学にもなれた取扱責任者といううなものには非常に少ないから、聞くところによりますと、現在でも業界で若い合いが非常に多いわけですね。したがひまして、引き抜きということが相当活発、ということばは語弊があるかもしれませんが、行なわれると思ひますので、そういう点に対してどのような措置を講ぜられるか、その点あわせてお伺いしたいのです。

○住田政府委員 お答え申し上げます。

先生御指摘のように、確かに最近はいくつた申請が非常に多くなつてゐる關係で、一部において引き抜きがあることは事実でございませう。これにつきましては、業界を通して極力自粛していただきたいということを常々申し入れております。それから同時に、こういった絶対数がやはり足りないということもございませうので、今後協会を通しましていろいろと研修をやり、そしてその従業員の養成をはかりたい、かように考へております。同時にまた、各関係会社におきまして福利厚生施設、こういったものを十分に整備いたしまして、定着性をはかるということも考へております。

以上でございます。

○古屋委員 それから次は、旅行業務の公正確保の問題で、第十二條の「料金」でございませう。一般旅行業者、国内旅行業者は運輸省令で定めるところによつて取り扱ひ料金を定めるといふのでありますが、これは、いまの省令と金額が大体同じか、もつとこれを変更しようと思へられておるか、その点をお伺いしたいと思います。

○住田政府委員 この手数料につきましては、いま業界とも打ち合わせしておりますが、さほど変わらないと思つております。

○古屋委員 第十二條の二に「旅行業約款」といふのがございませう。届け出制を認可制にしておるのでありますが、これは何といつても旅行者、つ

二つの社団法人が中心になるということになっております。

○古屋委員 それでは、この旅行業協会を指定された場合に、つまり金の問題ですけれども、これは実質上強制加入と思っていかが。いやだというのは、もちろん弁済金の問題も関連してきますが行政指導によって全部加入をさせようとしておるのかどうかという点が第一点。

第二点は、法律では二十二条の十九その他に地位の喪失、つまり金を納めぬ場合とか、そういう場合に地位の喪失ということがあります。地位の喪失とかあるいは取り消しということは法律にあります。除名というものはあるのかないのか。その二点、考え方を承ります。

○住田政府委員 お答えを申し上げます。

まず第一点の問題で、強制加入かどうかというお話でございます。これにつきましては、御承知のように、現在憲法でも職業選択の自由という問題もございまして、またこの種の業界においては、強制加入という例があまり見られません。そこで、実際の運用といたしましては、これは行政指導で全部入るといふふうに考えております。しからば、行政指導で全部が入らないおそれもあるんじゃないかという御疑問も当然出ると思ひますが、これにつきましても、この法律に書いてございすように、この協会に入るといふのとメリットがあるわけでございます。たとえばその一つといたしまして、営業保証金を五分の一納めればよいというたてまえになっておりますから、入れればそれだけのメリットがある。それから、協会に入ることによってそういう対外的な信用も確保できる。こういうことでございまして、一応業界ともいろいろ話したものでございまして、この法案ができた場合には必ず自分らも入るといふように、すでに業界とも十分話しております。そういうことで、実質的には皆さんが、一定の条件を充足したものは入り得るといふふうに確信しておるものでございす。

それから第二の御質問の、除名のケースがあるかどうかという御質問でございますが、これは先生から第一にお話ございましたように、還付充

当金を納めないという場合には当然除名になります。それからそのほか、これは社団法人になっておりますから、民法で、いろいろとその定款に定める事項に違反した場合には、これは当然除名ということになると思ひます。

○古屋委員 いまの旅行業協会、法律の二十二条の三でございますが、三つばかり仕事がございます。苦情の処理とか、研修とか、弁済業務。この苦情の処理の問題で、「社員を取り扱った旅行業務に対する苦情の解決」となっておりますが、この社員というのは、おそらく指定旅行業協会に入っております会社だと私は感じておりますが、そういう場合に、たとえばさき言った会社の外務員、つまり一切の用員と社員との関係、これはどういふふうにかえておられますか。つまり、会社の社員がやったことは全部そこへ持ち出せるのかどうかという点です。

○住田政府委員 全部一緒に社員として取り扱いを受けることになります。

○福井委員 古屋君、時間が超過しておりますから、簡潔に。

○古屋委員 もうあと二問です。

保証社員というのは、これは物上保証という意味で、まあ物理的の共済の制度といふふうにしていいかどうかということをお伺いいたします。

○住田政府委員 先生のおっしゃるとおり、趣旨はそういうことであります。

○古屋委員 それでは最後にお伺いしたいのは、二十七条、国に対する適用でございます。従来は適用の除外として、「国の行う事業には、適用しない」ということになっておりましたが、今度の二十七条では、若干行政的な分について適用があるやに考えております。国において旅行業を営むというのは、日本国有鉄道法の六十三条の例示がございす。前は適用を除外しておつたのを、今度国に対する適用についていかにかえておられるかをひとつお伺いして、私の質問を終わります。○住田政府委員 今度の法律は適用除外になつております。

○古屋委員 適用の除外ですが、この二十七条をどうにしますと、若干そういう点があるが、前は全然適用しないということになっておつたのが、今度の法律では、二十七条の新しい上のほうを見るに変わつておるのであります。その変わった理由と、それから国において旅行業を営むというのとはどういふのをいわれておるか。国鉄を考えておるか、そういう点ひとつ参考にお知らせ願ひたいと思ひます。

○住田政府委員 まず国自身が、たとえば国鉄が直接旅行あつせん業をやつておるといふ例はございせん。ただし駅長さんの駅長主権といふのがございす。これは現実には旅行業者、たとえば交通公社さんとか、そういう旅行業者がいわゆる旅行業務を行なつておるといふことでございまして、駅長主権は旅行業務には当たらないといふことで、旅行業務はやつていないわけでございます。国鉄が行なつておる業務といたしましてはエックの販売、これだけでございす。

○古屋委員 以上で終わります。

○福井委員 この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

本委員会において調査中の航空に関する件について、本日、新東京国際空港公団総裁今井榮文君を参考人として出席を求め、意見を聴取することといたしたいと思ひますが、御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○福井委員 御異議なしと認め、さよう決しました。

○福井委員 陸運及び航空に関する件について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 最近、特に地方交通の中で、いろいろ

な条件はありましようけれども、非常に経営が苦しくなつておる。このことについて先般大臣のほうからお話がありましたけれども、特に私は、先般久保君が質問をいたしました。高知県交通についていろいろ調査をいたしました。これらを見て、単に従来のような行政指導だけではいけないのではないか、こういうふうに考えた次第です。

そこで、これらについて政府は、自治省のほうでは過疎地帯における若干の援助と申すか、助成と申すか、そういうものをやつておるようでございます。最近の陸運の輸送状況等を考えてみますと、朝晩のラッシュにはかなりのふくそうした条件はありますけれども、しかし、昼間の人口といふものが非常に少ない。そこからくる経営不振といふものが最大の原因ではないか、こういうふうに考えるわけ。したがって、ここで抜本的ないわゆる援助と申すか、指導と申すか、そういうものを考えなければ、私は単に高知県の県交通だけでないと思ひます。御承知のとおり県交通に続いて、何か解決したと思つたら、今度は徳島バスがまたあつた状態、あるいは岡山の中鉄バス、あるいは鳥取の日ノ丸バス、こういうふうに次から次に出てくると思ふのです。

そこで、大臣にまず、こういう問題についてどういふふうにお考えになつておるか、それから随時局長並びに関係者のほうに聞いていきたい、こう思ふのです。

○橋本国務大臣 お話のように、最近地方の都市を中心とするかなり広域の交通機関、特にバスであります。経済的に非常に苦しい状況になつてまいつたことはお話しのとおりであります。

これは、一つはやはり輸送状況が話しのようになつてきた。通勤時間の、たとえば七時から九時までは相当お客は乗るわけですが、これは平均してコストを割らないような交通のあるところはいいのですけれども、平均すると結局はコス

「ト割れをする」というところに、高知県交通をはじめてとして各地でそのような事件が起きてまいっておるわけでありませう。

根本問題としては幾つかの問題があると思いますが、一つは、やはり過疎地帯という考え方をもちと広く考えないといけないのじゃないか。過疎というとか何人口の少ないところというところを考へていまして、人口の相当あるところであつても、これはいわゆるラッシュ時における交通量を基準にして車をやっていますから、そうしますと、屋間の間はお客さんが乗らないということになる。そういう意味で、交通の形態が変わってきたというところをまず考えなければいけない。しかしながら、通勤通学というものは何となく確保しなければならぬ。それがためにはどういう形で援助策といひますか、維持するための助成方式を考へるか。一つは、いまの過疎地帯振興法という法律、それに伴つて運輸省でも過疎地帯に対するところの助成策を考へておるわけですが、あのようなスズメの涙程度ではとても無理がつかない。国のほうからいへば、もっと広く全体の地域交通をどう助成していくかということから出ていかなければいかぬと思うのです。

もう一つは、地方公共団体といひますか、地方でも考へてもらいたい。たとえば、これは私個人の意見でありますけれども、地方における国民生活を持続するための一つの財政措置として、助成策として、交付税の交付が行なわれておる。でありますから、たとえば配分の積算根拠になるのは道路等が入つておるわけですが、もう地方の交通機関というものは、やはり道路並みに考へてやるべきではないか、配分のいわゆる恩典にあらずかっているのじゃないか、そう考へます。これはだいたい大きな問題でございまして、私一人で解決できる問題ではありませぬけれども、私は、考へ方としてはそういうことを思つておる。

それからもう一つは、交通機関のあり方ですが、たとえばタクシーとバスというものはどういう形態であればよろしいんだ。どうもいま料金制度の

上から見ると、東京あたりで皆さんはよくお見かけするでしようが、バスを待つておつてそこへあいたタクシーが来ると、四、五人でばつと乗つていってしまう。結局バスと料金があまり違わないということになる。現在はこういう交通機関の種別による料金制度が明確でない。こういう点、やはりバスはどういうところを中心に使われるか、タクシー、ハイヤーというものはどういうことを行なうか、地下鉄はどういう役目を持つておるかという、都市交通における各機関の持つそれぞれの役割りというものを、もう少し明確にすべきだと思ふのです。そうしないとお互いにつぶれてしまう。そういう面が一つはあると思ひます。

高知県交通については、井岡さんはじめ皆さんが現地を視察くだされまして、かつまた、ごあつせんによつて三月初旬における解散総会を延期することができた。会社更生法によつて再建策を検討中であるといひます。まだ申請はないやうでありますけれども、申請があれば、いずれ管轄裁判所において更生決定がなされると思ひますが、これもしかし、現状のままでは更生策といふものはなかなかむずかしいと思ふ。したがつて、将来の目安がなければ、私企業でありますから、年間何千万という赤字を出してまでやらなくちゃならぬといふことについては、かなり問題があるやうと思ひます。そういうものを含めて、やはり県なりあるいは市なり関係者がある程度これは積極的に考へてやる。国のほうでも、これは国は、いまのところ御承知のような規制のほかにありますので、直ちにはできませんが、しかし、運輸省としても、いわゆる僻地という問題でなく、地方都市交通のあり方という面から、積極的な措置を考へていかなければならぬと思つております。

もう一つは、あるいは地元でそういう意見があるかどうか、ある程度特別料金をやつてもいいんじゃないかという意見が出てくるかと思ひます。しかし、特別料金を設定するという問題は、これはなかなか利用者の立場もあります。しかし、やめてしまふよりは多少はやむを得ないといふ考へもありま

しよう。しかし、そういう特別料金制を将来考へることは、これはやはりよく地域住民との間に十分理解が届かないと反発を受けて、かえつて更生に役立たない場合もありましようから、これは慎重にやらなくちゃならぬと思つております。

いづれにせよ、ラッシュといひますか、通勤通学時間における足は確保しなければなりませんので、運輸省からも人を派遣しまして、県当局及び債権者等も、高知県交通に關しては積極的な働きかけをし、また皆さん方の御協力によつて、何らかの再建策が出てくるのではないかと、かように期待をいたしておる次第であります。

○井岡委員 かなり大臣お考へになつておいでになるやうですが、私はそこで、いままでの自動車行政で、これを画一的に考へておつたところに欠陥があるのではないかと、こう思ひます。と申しますのは、いわゆるグループ制にいま料金制度を考へていっている。はたしてそれでいいのかどうかといふこと。乗客の密度等も違ふわけですが、それを画一的に考へておつた、これが第一点。

それから、もう一つの考へ方として考へられることは、これを鉄道事業と同様に考へておつたといふこと。こまかく言えば違ひますけれども、大きく言つてそういうふうに考へる。ところが、鉄道事業は資本が非常に巨大でありますから、単にその乗客の輸送、そののみを専門にしておるのではない。いろんな培養事業をやつておる。たとえば土地の造成をやるとか、あるいは住宅の建設をやるとか、公園をつくることとか、こういう培養事業を行なう。そしてそれをもつて補完をやつておる。ところが、バス事業は資本が弱いために、そういう培養事業はできない。たまたま高知県交通では、若干それをやろうとしたやうでありますけれども、あの都市の中でそれをやろうとしておるが、決してその乗客の伸びというものを考へておらない。そこに大きな破綻があつたと思ふのです。そういう点が大きな原因じゃないか、こういうやうに考へるわけです。

そこで、自動車局長にお尋ねするわけですが、

いままでのような指導をなさつておつたのか、この点をひとつお聞かせをいただきたい、こう思ふのです。

○野村政府委員 お説のように、まず高知県交通の問題でございまして、料金につきましまして、これは一般論でございしますが、各グループごとに同一地域におきましては同一料金という料金の立て方につきましては、問題があると思ひます。したがういまして、私どももいま事務的に、先ほど大臣がおつしやいましたような基本的な問題を踏まえながら、料金体系のあり方、たとえば系統別の料金体系といふようなことも考へられるのではないかと、いふ事務的に検討いたしておる次第でございませう。

それからもう一つ、高知県交通について、どういふことをやつたかといふことでございしますが、私ども、高知県交通が三十九年の下期以降無配に転落をいたしましたので、そこでまずやりましたのは、これは会社を指導してやつたのであります。四十三年に資金がショートいたしましたので、七千万円ほどショートいたしましたので、経営の危機の寸前になつた。そこで、会社からはいろいろ相談を受けまして、三、四、六の運賃改定を行ないましたけれども、これはたいした効果にはならなかつたといふことでございませう。その次は四十三年の十二月に第一次会社再建計画を立てまして、ここで七〇%の減資をやつて、そしてその減資が済んでまた増資をやるといふことで、一応の体質改善の指導と申しませうが、相談に乗つて、そういうアドバースをやつたわけでございます。それから四十四年には、役員、経営陣の刷新が行なわれたわけでございます。それから四十四年の五月には本社ビルを売却いたしましたので、三億四千万円ほどの資産処分をやつたといふことであります。これをもつてしてもなお再建が軌道に乗らなかつたといふことから、四十四年には第二次の再建計画を立てまして、そして七十九路線を廃止をする、それから労使の交渉によりまして六百四十六人の方がおやめになつたといふやうなことがありました。

これをもってしてもなお再建が軌道に乗らなかつたということで、昨年の六月、第三次の再建計画を立て、さらに六十九路線の廃止、それから五百十八人の退職というようなことをやったわけでございます。

したがいまして、この時点におきましては、私もとしてはやや会社の経営が軌道に乗りかけたといえますか、経営が悪化する状態がややスピードダウンされた状態になって、このままの状態であれば、あるいは自主再建といえますか、この再建計画が実現するのではないかとこのように考えておいたわけでございます。それが必ずしも所期のようにはいきませんで、先生御案内のような現状に立ち至った、こういうことでございます。

その間、役所として直接いたしましたのは、十四年度には補助金千四百八十八万円でございすが、これを交付し、四十五年度は、これはまだ予定でございすが、百四十五万円の補助金の交付というところで、役所としていたしましたことは、そういう補助金の交付という程度のことでございます。

○井岡委員 お話を聞いておりますと、指導されたのは、六十一路線で六十九路線で止めたことについて御相談に乗られたことと、それから四十四年度千四百万円、四十五年度百四十五万円の補助を考へていたことだけで、ほかには全部会社あるいは高知県の株主の方たちが相談をなさっておやりになったことなんですね。だから、私はこれは指導だとは言えない、こう思うんですよ、極端な言い方をすると、間接的には指導をなさった、こう言えませんが……。たとえば、私はあえてすべてをあげてこれかどうだ、こういうように言おうとは思いませんけれども、油を買ったことになるのは、これはトンネル会社なんですよ。こういうことで割高の油を買ったおいてになる。タイヤにしたってそのとおりなんです。こういうようなことを根本的にメスを入れてやらない限り、幾らやってみたってそれはだめなんです。会社更

生法を適用されておやりになろうとしても、私は現状のままそのままを持ってきた、そして金のほうだけをこうやったとしても、出ていくほうが多ければ、おそらく幾ら計画を立てたところで、これはだめだと思ふのです。あるいは、たとえば自動車会社にしたってそうなんです。購入した会社に対して全部そういうふうなところになっている。こういうところの問題があると思ふのです。

こういうところを、直接あなたが、こうしなさい、あしなさいと言ふことはいいないだらうけれども、やはり自動車会社、油、こういうところにはこういうやり方をしたらどうですかというような指導をなさらない限り、これは幾らなされたってだめだと思ふのですが、この点どうなんですか。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕

○野村政府委員 先生お説のとおり、今後の問題につきまして、会社更生法の適用の申請がおそろくあると思ひます。ありましたならば、その段階におきまして、私もは本格的な再建計画が立案されるように、側面から援助したいと思ひます。

その具体的な考え方としては、先生御案内のように、会社更生法が適用になりますと、従来の経営者というものは機能を停止されまして、新たに管財人というものが選任されることになり、ますが、会社更生法の決定を裁判所がされる前に、いろいろと調査をされて、はたしてこれが再建の見込みがあるかどうかというところをお調べになるわけでございます。そのときには一般の債権者も、それから従業員も、また会社自身も、株主にいたしまして、三方一両損といひますが、それぞれ相当の犠牲を払わないと、軌道に乗る再建計画、裁判所が更生の見込みありという再建計画は私は立たないと思ひます。

そういう意味におきまして、ただいま先生の御発言にございすように、たとえば債権者であるタイヤ会社、あるいは燃料会社、そういうところも、今後の再建についてある程度の犠牲を引き受けて、そして再建計画に参加するというように、

有効な再建計画が立案できるように、私もとしても関係者とよく協議をして、側面から援助したいと思つております。

○井岡委員 いまそうおっしゃつておいてになりますけれども、株主について申しますと、いままでこういう株の組織でよかったかどうだったかというところにも問題があるわけなんです。株主は全部で三十八名です。大株主というのは、百株以上が十一名です。こういうような状態の株主組織で会社は成り立つはずがないわけなんです。しかも、この十一名のうち一つの株主は別で、しかも、あとの株主は現金を出した株主じゃないわけなんです。みんな借金をした、債務の肩がわりに株を持っただけなんです。何の手当てもしないというところなんです。四十三年から四十六年まで。これで立ち直るとお考えになったところが少し甘いんじゃないか、私はこう思ふのです。

したがって、株組織を持つのであれば、もっと広く持たすような方法が考えられなかつたのかどうか、こういうところにも一つの問題がある。しかも、その株主というのは、全部材料を購入しておいて、その株主ばかりなんです。一方でこれは割り高で買つているんですよ。こういうことでは更生はしない。ここに問題がある。そういうふうにお思ひになりますか。私は、名前を讀むのはいいやですから言いませんけれども……。

○野村政府委員 先生御指摘のように、債権者が債権を肩がわりをして株主になつていふというケースがかなり多いというところは、御指摘のとおりでございます。ただ、私もといひましたし、これは株式会社でございまして、やはり商法のところの株式会社の構造でございますし、国として直接そういう株主の構成について、指導といひますか、干渉できる立場にございせんので、そういう点についてはなかなかむずかしいと思ひますが、お説のように、その株主の構成が健全であるかどうかという面から見れば、これは非常に不健全であるといわざるを得ない、そういうふうな考えます。

○井岡委員 そこで、大臣の特命で旅客課長が行

かれたわけですが、どういふ報告をなされたか、大臣でなくともいいですから、局長のほうからそれを先に聞きたいと思ひます。

○野村政府委員 二月二十三日に行きまして、二十四日に向かうでいろいろ関係者と会つたわけでありまして、まず会いましたのは県知事及び副知事、それから一番大きな債権者でございます四国銀行は、これは頭取が外遊中でございますので、担当の専務及び常務に会いました。それから労働の幹部の方にお会いをいたしました。それから労働の幹部の方に申し上げますと、県知事は、三月三日に予定されている解散決議を延ばすということ、県としてできるだけの努力をいたしましうということ、それから、万一そうなた場合の県民の足の確保ということについては、県としても十分地元の方と連絡をとって、足の確保ということを中心として置いてやりましようというお話を受けて帰つてまいりました。それから四国銀行につきましては、頭取不在でございすため、はつきりした確約なことは得なかつたようでございますが、ともかく解散ということを非常に強く主張してございした態度を相当緩和されまして、会社更生法の適用を含む再建策について、私も考へてみましよう。いままでは、そういうことをする余地がないと申しますが、そういうことはやれないのだというふうな考へておつたけれども、きょうのお話でよくわかつたので、会社更生法の適用を含む再建策について、もう一べん十分検討するようには、頭取にも進言いたしうといふ話でございまして、それから、会社側の重役の方につきましては、会社として何とか再建策をやるために、会社更生法の適用をしていただければ、私もございまして、労働組合のほうも、もちろん解散決議をされることに反対である、足の確保をはかつてくれ、そういう御要請を受けて帰つてきました。

当時の私どもの見込みとしましては、非常にむ

ずかしいけれども、とりあえず三月三日の解散決議というものは、あるいは回避されるのではないかと希望を持ったわけですが、幸いにしてと申しますか、三月三日の解散決議は行なわれずに、会社更生法の適用を含む再建策を、みなで検討しようという空気に大體なつておるといふふうに承知いたしております。

○井岡委員 ほぼ同じですが、知事の考え方については、解散をさせたくないというところについては一緒です。けれども、私たちが会ったときに、知事は代行輸送の問題をしきりに言っておいでになりました。そこで私たちは、三台や五台、十台ぐらいであると代行輸送というものは可能ではありますけれども、三百六十台からの代行輸送を、あなたはどうか考えになっているのだ、こう聞いたら、これは代行輸送はだめかな、こういうことであきらめられたようです。

ところが、一方において高松陸運局長は、解散を決議した場合は代行輸送をさすということを言ったのを、私たち朝、新聞で見てびっくりしたわけです。こんなことができるのか、こういうふうにかえたのですが、その点あなたはどうか考えになりました。

○野村政府委員 ただいまのお話でございますが、私も、現地に旅客課長が行きますときに話をいたしましたことは、一番の問題は足の確保である。したがって、足の確保をするためには、やはり解散決議というものは回避しなければならぬということで行きました。それで、先生お説のように、かりに解散決議が行なわれて事実上会社の機能がとまるということになりますれば、いまおっしゃいました、ほとんど全県下に及ぶ路線網を持っておるわけでございますから、なかなか、たとえば市町村のマイクロスバスを利用するとか、あるいは学校のスクールバスを利用するとか、あるいは非常な民衆の足の確保ということから見て非常な不備でございます。

もうほんとうに輸送力というものはたつと低下するわけでございますので、私ももととしては、あの時点においては、ともかく解散決議を回避して、会社がその機能を停止することのないようにするということを考えて、万が一それができない場合はというところで考えましたので、解散決議をやめてもうというところが、実は私もあの当時の一番大きな眼目であったわけでございます。

○井岡委員 私は、別に陸運局長のあげ足をどううと思いませんから、それはあえて追及はいたしませんけれども、少なくとも解散決議をとめようというのであれば、あそこで代行輸送などということは慎んだほうがいいのじゃないか。私が会ったのは知事、副知事、企画部長、それから市長、銀行はおしやつたとおり頭取がおりませんので、専務と常務に会いました。それから会社にも会いました。組合にも会いました。私のほうがよくい

会っているかわかりません。そして私は陸運局長に会ったわけですが、陸運局長に、あなたは代行輸送などと言っておいでになるけれども、どうして代行輸送をやるのですか、こう言ったら、全く見通しは立ちませんと、こういう話だった。そういうことは、私は少なくとも軽々しものと言

べきじゃない。それで、私たちが会ったあくる日、陸運局長が専務と会ったときに、あれを聞いて陸運局長は非常に強くなったという事です。それをまたもう一ぺん考え直させるために、陸運局長にもう一ぺん会ってくださいますかと私は頼みました。もう一度考えてみようかと言ふのは、二時間半余りかかりました。ですから、ああいう点は、私は別にあげ足をとる意味で言っておるのではなくて、再建というところに主目標を置いて、そうしてかかって、どうしてもいかなければならない、直ちに運行を停止するわけじゃないでしよう。あな

す。ですから、その点は十分今後考えていただきたいと思うのです。

そこで、いま大臣からお伺いしたわけですが、過疎地帯の振興法による、あるいは過疎地帯に對するところは、全部もう切つてしまつてゐるのです。六十九路線というのは全部切つてしまつて、過疎のところはないのです。幹線道路ばかりなんです。何なら見せましようか。――ですから、単にこれは過疎の問題として解決するわけにいきません、私はこのように考えたわけですが、また知事にも、このようにお考えになったかどうかと言つた。これは大臣が会社更生法と言われ

したから、私はそのことは省きます。

県あるいは関係市町村、この人たちを含めた再建計画というものを立てなければいけない、こういうことになるわけですが、そうだとすると、直ちに県はそれに対して手当てをするだけのゆとりというものはあるかどうか、こういうことを考えてみたわけですが、この点については県当局は非常に、まあこう言いますとなんです、悪いことばで言いますとずるい考え方です。県庁のほうから何とかやめないようにしろ、こう言われる。これは一つの県の考え方。あるいは大口債権者である銀行のほうは、これは、私のほうはやめます、やめまうと言つておつて、どうしても頼まれてやるのだ、そのかわりどうしてくるのだ、これを言いたい、こういうところだろうと思ふのです。そういうことで、みんな三すくみになつてすくんでおる、これが現状だと思ふのです。

そこで、県当局に對してどのような措置をとろうとなさつておるのか。これも、更生法が出るのはきまつておるのですから、これは、あな

う考へるのですが、この点どう考へておいでになるか、お聞かせ願ひたいと思ふ。

○野村政府委員 今後の会社の再建計画それ自身は、会社更生法の適用を私も側面から援助して、そちらのほうでやつていただくように考へておりますが、特に今後基本的な問題について、県等との協力体制につきましては、実はただいま御審議をお願いしております予算の中に、非常に少額でございますが、県ごとに過疎バス対策協議会というものをつくりたいという計画で、すでに事務的にはこれを認められております。

したがらして、私も、できるだけ早く過疎バス対策協議会というものを県ごとに設けて、そしてこの中で、先生のお話のように、過疎地帯バスを切り離して高知県交通はないというお説をいたしておりますが、さらに県下の全体

の了解をいたしておりますが、さらに県下の全体パスの路線網のあり方等につきまして、今後の足の確保という観点から、たとえば路線網の再編成というふうなことができるかどうか、あるいは分離経営と申しますか、一部は切り離してまた他の適当な事業者等にやらすことができるかどうか、そういう地域の実情に即したきめのかまかい対策をやるための過疎バス対策協議会、これは新年度になりまふとできませんので、その前までは、事実上そういう過疎バス対策協議会、これは当然県や市がメンバーになつていただくわけですが、そういう方々を交えて、今後の路線網のあり方等について検討を進めることにしたい、かように考へます。

○井岡委員 ですから、私は大臣に一番先に聞いたのです。過疎バス対策協議会だけではこれは解決しないのです。いま当面直ちに要るお金は三億です。負債総額を入れますと十三億です。過疎バス対策協議会ですという予算は幾らなんです。そこから開きましよう。

○野村政府委員 私の説明が不十分でござい

だいま先生のおっしゃる当面の緊急助成ということとは別の問題でございますので、その点については、現在国としてどういう当面の財政上の緊急措置ができるかということは、まだ私も考えておりません。

○井岡委員　ですから、これは緊急の問題です。いつまでも放置するわけにはいかない問題ですから、特にこの問題を先に大臣にお伺いをしたわけなんです。

そこで、佐々木参事官お見えになっておりますからお聞きしますが、当面要る金は三億です。したがって、いわゆる会社更生法の適用が認められた、こう考えますね。その場合、県が主導権を握っておる限り、先ほど申し上げたように、三すくみででも手を出すものはありません。根底には、四国銀行は解散したほうが得だ、こう考えているのです。担保もみな取っているから、それはいろいろ、何をどうするかというのとは、彼らの考えていることは私たち強く追及しました。追及というより話し合いましたけれども、それなどは私は申し上げることは差し控えましょう。差し控えますが、県が主導権をとるということなんです。

そうして関係市町村、それから債権者、商工会議所、会社、組合、これをテーブルに乗せる必要があると思うのです。そうしない限り、会社更生法で債権者のほうに金を出すことを非常に渋っておりますし、一方会社更生法によると、当然労働問題が出てくると思います。そうだとすると、労働組合を除いて再建計画を立ててみたって、そこでトラブルが出てくると思うのであります。したがって、これをテーブルに乗せるということだと思ふのです。そのテーブルに乗せる際に、県は何かの一つの具体案を持っておらないと、これは乗らないわけです。

そこで、この場合佐々木参事官にお伺いするわけですが、大臣はまだ私見だと言っておいでになりますから、直ちに交付税のほうからこれを回せということとは、なかなかそう言えるものではないと思いますが、特別起債を認めるお考えはありませんか。

か。

○佐々木(喜)政府委員　ただいまの特別起債といえますのは、おそらく、県から会社に当面必要な資金を融通するための起債というふうなお考えだろうと思います。

法律上、貸し付け金についての起債は可能であります。ただ、貸し付け金の起債の場合におきましては、そうした貸し付け金を、元利償還金をもって起債の償還に充てられるというふうな見通しが得られない限り、起債の扱いとしてはむしろ難しい問題があるということでございます。また、これについて県のほうはどういう態度をとるか、起債をしてそういう会社の、いわば当面必要な運転資金に充当するというようなことで、そうした会社の再建が可能であるというふうな判断をするかどうかという問題もあるわけでございます。法律上は一応可能であるといえども、実際上の問題としてどういふふうなやり方をやっていくかという点は、まだ相当詰まなければ、ここまではっきり申し上げるわけにはいかないだろうと思ひます。これは、県のほうとも十分相談をしながらやってみなければいけないと思ひます。

○井岡委員　そこで私は、直接会社に、起債をもらってそれを貸すというふうな措置は、一番下の下だろと思う。そうでなくて、起債を認められたものを四国銀行に預託をする。これは公金銀行ですから、預託の業務をしておるわけですから、預託をしてやる、そうして公金銀行である四国銀行からこれを融資をする、こういうふうなことにすると、そこからくる利子は、県並びに関係市町村がその利子等について見てやれば、利用者というふうな考え方です。したがって、こういう考え方であるのが正しいと思うのですが、この問題はそういうふうなことは可能かどうか、これだけを佐々木参事官に聞いて、そして、あとは大臣にお伺いします。

○佐々木(喜)政府委員　地方財政法の規定からいまして、法律上は、ただいま申し上げました

ように可能でございます。ただ、現実の起債の運用として、その会社の将来の見通し等が確実でない限り、実際の起債の許可という事務処理の段階におきまして、非常に問題が残るであろうということをお聞きしたのであります。

○井岡委員　大臣、お聞きのとおりで、起債は認められる、こういうことです。そこで、償還が可能であるかどうかということについては、裁判所が会社更生法を適用した場合、可能だという判定がない限り、会社更生法の適用認可をしない、こう思うのです。したがって、その場合において大臣にお願いしたいことは、単にこれは自治省の問題だけでなしに、県民の足を確保するという立場、これは全県みなそうですから、足を確保するという立場から、自治省、自治大臣と十分御討議をいたしたい、そしてそういう方向で何らかの県が動かれるような、知事が動かれるような足場と申しますか、グラウンドと申しますか、そういうものをつくってあげていただくようお願いしたいと思ひますが、大臣のお考えをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○橋本國務大臣　せっかく詰った問題を解決するのには、一つの方法だろうと思ひます。ただ、私も自治法等詳しくありませんし、かつまた企業の状態が将来更生法が適用されるということ、また更生法が適用されるようにしむけなくてはいかぬわけですが、それら等は、もちろん運輸省等においても協力いたしますし、起債を中心にしてのものの考え方、これは一つは高知県当局の腹一つなんです。問題は、法律上どうあるんだというのですから、そうならば、いわゆる高知県当局が腹をきめて、やはり県民の足は確保する、そのためには、県がある程度の犠牲はやむを得ない。ただ、国が将来こういう問題については積極的を考えてほしいということは、いま直ちに私もできませぬ、法律がありませんから。そういうようなものの考え方であるが腹をきめて、そして自治省と話を付けるということであれば、それは何も、金に何番と番号はふってあるわけでありませうけれど

も、どこへ使ふとはきまつておりませんから、そういう形がとれると思ふのです。

したがって、しやくし定本に法規だけでものをお考えと、なかなか問題が解決つかない。やはりあとは政治があるんですから、地方だって地方政治があるんですから、そういう政治のたまえからものを考えて、そして法律に違反のないような方法で運用する道があるのではないと思ひます。自治大臣あるいは自治省の財政局長、佐々木さんもせっかくおいで、事情お聞きの方だから、皆さんとよく相談して、何といつても県民の足を原則として確保するという方向で努力してみたいと思ひます。

○井岡委員　そこで、もう大臣けつこうですが、私はあなたと自動車局長にお願いをしておきたいことは、県を動かすのは道路管理者である県知事、その立場で動かしていただかないと、県知事は、なかなか自分が金を出すのはたいへんだ、こういう考え方ですから、乗るうとしません。同時に知事は、これは佐々木参事官にお願いしておきたいことは、行政の責任者ですね。この高知県のいわゆる足がとまってしまうということになると、これはひとり高知県交通の経営の放漫だなどと言って非難しただけではとまらないのです。行政責任者である知事に対する、何をやったんだという、これは非難が当然起こってまいります。また、私たちが各関係方面とお会いをしたときに、知事は何もしないじゃないか、やったことは、みんなを集めて、高知市にある公園の一角を買ってやってくれ、こう言つて口を開きをしただけじゃないかというふうな声が各方面から出ておりました。したがって、道路管理者である知事、行政責任者である知事、そして県民の足を守るという立場から、そこから知事が動けるような土俵をつくってやっていたら、こういうふうにお願ひして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○宇田委員長代理　この際、午後一時三十分から再開することとし、暫時休養いたします。

午後零時二十一分休憩

午後一時五十七分開議

○福井委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。
質疑を続行いたします。金丸徳重君。

○金丸(徳)委員 去る三月四日午前八時二十分ごろ、山梨県富士吉田市内におきまして、あそこを走っておりまして富士急行電車が、トラック運転手の不注意に原因いたしまして衝突事故を起こし、それが誘因となりまして電車転覆というような大惨事を起こし、あり得べからざる多数の死傷者を出すような事態をかもしました。わが党は、時を移さず運輸委員会から内藤良平、井野正輝両委員、また交通安全対策委員会から後藤俊男委員を派遣いたしました。また私は、地元出身の小林信一議員とともに現地へ飛びまして、つぶさに状況をみてまいりましたのでありますが、たいへんな事故でありまして、当時まだ原因その他につきましては究明中でありました。

その後一週間の日時をけみしておりますので、その原因などの究明も済んだことではないかと思ひます。事後の対策、あるいは犠牲者に対する援護、あるいは吊問の措置などにつきまして、相手続も進んでおるやと思われましますので、関係のほうから、その後における原因究明の状況、その対策の進行模様などを御報告願いたいと思ひます。

○橋本国務大臣 最初に私から……。富士急行の列車脱線事故によって、多数の死者及び重軽傷者を出しましたことに対し、心から遺憾に存じます。特に、死者十七名という多数を出しましたことにつきましては、なくなられた方々に対して心から哀悼の意を表すると同時に、重軽傷を負われた六十九名の方々に對しまして、心からお見舞いを申し上げる次第であります。

当時、直ちにそれぞれの措置を講じましたが、その後原因調査も進んでおると存じますので、詳しくは、鉄監局長からお答えさせることにいたします。

ます。

○山口(真)政府委員 三月四日の午前八時二十五分に、富士急行の暮地駅と三つ峠駅の間に、死者十七名、重軽傷六十九名を生じました。まことに申しわけないことでございまして、死者に對しましては心からお悔やみ申し上げ、またけがをされた方々に對しましては、一日も早く御回復なさることをお祈り申し上げる次第でございまして、

事故は、大月行き第二編成の列車が月江寺駅付近にございまして緑ヶ丘第二踏切道、これは遮断機つきの第一種踏切でございまして、その踏切道で、小型トラックが遮断機を突破いたしました。線路に進入をいたしました。そのためにこれと衝突をいたしました。約四キロメートル逸走をいたしました。それで脱線をしたということでございます。

この事故の原因でございますが、これは第一の原因は、踏切道におきまして小型トラックが遮断機を突破いたしました。そして列車を衝突したというところが第一の原因でございますが、その後列車が逸走をいたしましたその原因につきましては、直ちに東京陸運局並びに本省から担当官、専門家を派遣いたしました。さらに国鉄の技術陣それから運輸省の技術研究所の協力を得まして調査をいたしました。いまのところその調査の結果は、二両ともブレーキ装置が破損したということが主原因ではないかと思ひます。

この車は、ブレーキ装置が三種類ございまして、一つは手ブレーキでございますが、これは破損したのではないのですが、手ブレーキ自身の能力といたしましては、速い列車をとめるだけの力はないかなが持っていない。それから第二が空気ブレーキでございます。空気ブレーキにつきましては、通常のブレーキと非常ブレーキに使えるわけでございまして、この空気ブレーキが主たるブレーキでございます。これが二両とも破損をした。それからいまだ一つは電気ブレーキでございます。これが速度を抑制する抑制式の電気ブレーキでございまして、かなり効力があるわけでございまして、これは非常ブレーキをかけたときの問題がありましてなかなかたつたということが一応考えられる。結局、一番の大きな原因と考えられますものは、その空気ブレーキが二両とも破損をした。自動車の衝突によって破損をしたということにあるかと思ひます。なお、詳細につきましては、さらに技術陣によりまして検討を進めております。

被害者につきましては、会社側からもお見舞いを申し上げ、また医療につきましては万全を期しております。

○金丸(徳)委員 三種類のブレーキがあつたけれども、いずれも制動しなかつた、効果を奏しなかつたというところに、この惨事を大ならしめた原因があるように、私も現地で承知してまいりました。

そこで手動、これは加速された電車をとめるというところはなかなか容易ではないということばかりです。電気ブレーキもそうした場合に役に立つものでもないやうであります。しかしながら空気ブレーキのほうは、かりに第一段のブレーキがだめになりました。第二段の非常ブレーキは自然に当然にかかるとなつておるの、あのブレーキの特徴だそうであります。なぜそうした非常な事態においてこそ働いてくれるべき空気ブレーキがだめになったのか、どこにそういう原因があつたのか、それを実はみんなが聞きたがつておるのであります。その後の調査はいかがなつておるのであるまいか。破るべからざるものが破れたというのがふしぎではないか。当時の新聞は、これをなぞと伝えておりますが、そのなぞははたして解けたかどうか、どういふうに解けたか、詳細承りたいと思ひます。

○山口(真)政府委員 この空気ブレーキの構造でございますが、これは貫通式になっておりますから、したがいまして、たとえば列車が分離いたしましたような場合には、当然両方の車両にブレーキがかかるといううな構造になっておるわけで

あります。したがいまして、第一両目のブレーキが破損をいたしましたれば、第二両目のブレーキがかかるという一応の構造になっております。問題は、この一両、二両ともにそのブレーキが自動車の衝突によつてこわれたというところにあるわけでございまして、まだ原因が、こまかい点は究明中でございますが、衝突いたしました自動車が第一両目のブレーキを破損し、さらに第二両目まで、それを引きずりまして第二両目を破損した、そのために両方の空気ブレーキがきかなくなつてしまつたということが原因ではないかと想定されます。

○金丸(徳)委員 実は、このブレーキの機構についての疑問点は、当時現地でつぶさに調査なさつておられます井野委員が、後刻お尋ねすることになつております。私は、ただ私がしろうとなりに考えておかしと思ふ点を尋ねるのであります。あ、あの小さな自動車がそうスピードが出て接触したわけではない。御承知のように、とまつておつたのが風に吹かれてそろそろと行つて、そして踏切を押し破つてたまたまそこへ飛んできたということですから、そう猛スピードでぶつかったということでもないやうに思ひます。その程度の接触事故というものは間々あり得るのではないか。その間々あり得るやうな事故によつて、非常の場合の第二の空気ブレーキが作動しなかつたというやうなことがあり得るのかどうか。もしあり得るとしますならば、それこそたいへんなことでありまして、そういう場合の措置をも考えておかなければならぬと思ひますが、その点はどういふうにござらぬに

なつておられますか。

○山口(真)政府委員 一両目と二両目のブレーキが、同時に衝突によつてやられたということは、通常の場合には、第一両目だけのブレーキが損傷を受けるということだろかと思ひます。こまかい自動車を電車を引きずつたかっこうでいきまして、そうしてそれが第二両目のブレーキを損傷したというところが想定されるわけでございまして、そ

の結果、第二両目のブレーキを破損しておる、そのために自動的に作用すべき非常ブレーキがきかなかつたというのが、ただいまの想定でございます。

○金丸(徳)委員 そうした事態というのは、あつた地方鉄道において間々あることなんでしょう。大きな事故にならなかつたから世間の問題にはならなかつたけれども、事業者においてはそういう経験はたびたびあつたことなんでしょうか、それともあそこだけで起きたことなんでしょうか、いかがですか。

○福井委員長 山口鉄監局長に申しますが、金丸委員の質問は、技術的に相当詳しく入つておる。あの電車などにはエアブレーキもあるし、エレクトリック・マグネット・ブレーキもあるし、三通りもある。その作用はどうであるかというように、非常に専門的な回答を得ることでもありますので、鉄監局長は法律系統のことばかりで、おそらく技術的な内容はわからぬと思う。そういう場合には技術者を尊重して、そうして親切な回答を、説明を申し上げるように、これから心がけてください。

○山口(真)政府委員 この種の事件が起きまして一両目、二両目のブレーキが同時に破損したというような事例は、私どもの知る範囲ではないわけでございます。初めてでございます。

○金丸(徳)委員 したがって、これの調査にあたりましては、非常に慎重でなければならぬと同時に、迅速にその原因を究明して対策を練つてもらふぬといふことであると思ひます。要するに、その点においてもあり得べからざるがあつたわけなんです。実は大臣の時間の関係もありまうので、この点は、後刻また詳細に究明してもらふことといたします。

その次に、あの惨事をあれだけ大事ならしめたものは、あそここの線路のカーブが尋常ならざるもの、ひどかつたということであり、傾斜が容易なものではない、これが惨事を大ならしめた第二の原因ではないかと思ひます。あの鉄道は、もともとが一種の登山鉄道みたいな形で出

発いたしておるものですから、当時小さな電車をよちよちと運搬する時代には、そうした線路構造においてもよかつたかも知れませんが、その後時代が進みまして、登山鉄道は産業鉄道、あるいは通勤鉄道に変化し、いまはまたそれにプラス観光鉄道としての重要任務を帯びておるといふようなことになりまして、車両も大きくなり、連結台数も多くなりまして、そういうような条件の変化に伴ひまして、線路の構造でも相当なる配慮がなされていかなければならないのではないかと。あるいはカーブをゆるめるとか、あるいは傾斜を直すとかというような配慮がなされておらなければならなかつたと思ひますが、その点はどうかになっておりましようか。

○山口(真)政府委員 この線区は、先生御指摘のように、勾配はかなりの勾配でございます。千分の四十という勾配でございます。曲線は二百四十でございますから、これは非常に小さい曲線といふほどでもございせんが、勾配がかなり大きい。

それで、この線区はもととはそういう使用の方でございましたが、最近では国鉄の線の電車が乗り入れるということもございまして、線路の条件その他につきましては、国鉄線も十分乗り入れるだけの配慮をいたしております。各般の保安設備といふものは十分に整えております。最近にはCTCその他の新しい設備もつけまして、これの運転の安全を期しておるところでございます。

○金丸(徳)委員 その点は、技術的にもうだいぶなんでしょうか。どうも今度の事件によつて、あらためて線路の構造なんかについて、また、先ほどお尋ねしましたブレーキの構造、装置などにつきまして、利用者、現地の人たちは非常な心配を持っておりますし、あそこは観光鉄道として、ずいぶん富士周辺の景観をながめるお客も多いのであります。よほど万全の措置を講じて監督指導、落度がないようにしておいてもらひませんと、またしてもあのような事故が起る心配があるものであります。その点は、いまでもそういうこ

とについて監督なり指導なりを厳重にやつておられたとは思ひますけれども、にもかかわらずそうした不測の事故を起こし、なぞのままだはつきりしないというお答えでありますから、これからはあつた線路、あの装置でいいのかどうかというようなことについて、確信をもつてお進めになれるんではないかと。これは念を入れるようですけれども、お答えをしておいていただきたい。

○山口(真)政府委員 この線区の勾配、曲線等につきましては、これは先ほど申し上げましたように、勾配としてはかなりきつい勾配でございますが、しかし、私鉄に例のないことでもございせん。また、この線路自体の設備面の点につきましては、先ほど申しましたような各般の安全装置を、相当完備した設備をいたしております。そうして施設面のほうはまず問題がないと私も考えております。

今回の事故が起きた一番の問題は、何といひましてもブレーキが同時に二つとも損傷させられてしまつたというところに問題があるわけでございます。したがって、ブレーキ装置といふものが、いままでのような姿ではたしていいのかどうかという点につきまして、ただいま申し上げましたような電気ブレーキ、空気ブレーキ、手ブレーキという三段階のブレーキをとつておるわけでありまうが、そのブレーキの取り付けのしかたとか、あるいは制御の方法だとかいうような問題について、これもこのままでいいかどうか、これは非常に根本的な、車両の構造をどうするかという問題に実はかんでまいる問題でございます。また国鉄、私鉄共通の問題でございますので、これにつきましては、技術開発といふものをと進めまして、これを検討した上適切な措置を将来とてまいるといふこととでございます。

○井岡委員 ちよつと関連……大臣が第四のブレーキの問題で研究しろ、こういう指示をなさつたといふこととございしますが、私はそのことはそれでいいと思ひます。ところが、勾配四十という勾配はそうざらにない。大体

国鉄の場合は二十から二十五、六、そういうところでないかと思ひます。

そこで、いわゆる緊急を要する場合、ブレーキの故障といふことはあり得ること、幾ら機械を整備してもあり得ることですから、そこで最も安全な方法として、そういう急勾配のところには必ず側線をつける、いわゆる側線をつけて待避をさす待避線を設ける、こういうような考え方はありませんか。

○山口(真)政府委員 側線の考え方は、昔は実は安全側線という考え方があつたわけでございます。この安全側線の考え方は、いわば列車の正面衝突といふものを避けるために、別の線に入れて脱線をさせてしまふといふことで、安全側線の考え方があつたわけでありまう。その安全側線自体はそういう意味で、別の線に入れて脱線させてしまふといふ考え方でございまして、その脱線の意味では非常に危険な点もございまして、その安全側線をするによつて転覆をしようといふこともあり得るわけでございます。さらにその安全側線の長さといふものを十分とらなければならぬといふ問題もあるわけでありまう。富士急行の場合には、そういう考え方はなくて、むしろCTCによりまして一括的に整理をすることによつて、そういう列車対列車の危険といふものを防止しようといふ手法によりまして安全をはかつておるといふこととでございます。

○井岡委員 言われることはわからぬことはないです。しかし、機械ですから故障はあり得るということなんですよ。絶対といふことはないということなんです。そうだとすると、必ずしも安全側線をつけて転覆するような装置をつくらなくともいいはずなんです。たとえば、砂をずつとなにして徐々にこれをなにしていく、こういうことによつてスピードを殺すことができるはずなんです。必ずしも安全側線に入れたら転覆するといふふうにはきまらないわけですから、それを転覆しないような方法を考えればいいわけなんです。そのほうがより安全だと思ひます。そういうことを勾配の

きついいところでは考えていけないといけない。しかもあの線は単線でしょう。たまたまこう下から上からなしておらなかったからいいようなものの、あれがまともにつかつておたらどうなるのです。

そういうことを考えると、私は非常待避線というものは考えていいんじゃないか、こう思うのです。したがって、こういうことは単に技術的な問題でなくて、いわゆる万が一という場合における問題として考えていいんじゃないでしょうか。それはもうだめなんだ、こういうように言ってしまうと、じゃあなたに私は聞きますが、もう一つの開発したものは絶対だいいようぶかと聞いたら、あなただいいようぶと答えられますか。答えられないでしょう。だからそういうことを研究なさったらどうですか、こう言っている。どうです。

○山口(真政府委員) お話しのとおり、この安全の問題というのは非常にむずかしい問題でございますが、私も安全の確保というのは、鉄道の最も大事なことでありますし、また交通機関の中でも鉄道というのは最も安全な機関であるという考え方を持って、私も運営をいたしておるわけでございますので、したがって、先生おっしゃいましたように、安全の面につきましてははもとと研究いたしまして、御説のようなことも、十分技術者に命じまして研究をさせたいと思います。

○金丸(徳)委員 ただいまのお答えでも、私はまだ不満であります。もう少し突き進んで思うのですが、私がちようだいたした時間がだんだん少くなるものですから、次に進ましてもいいです。私は、あのとき現地へ飛びまして、また犠牲者が収容されております病院その他をお見舞いいたしまして、非常な衝撃を受けたのであります。ああいう不便なところなものですから、どうしてもお医者さんの手が足りなかった、あるいは看護婦さんの手も足りなかったのではないかと思われる節がたくさん出てまいりまして、八時二十五分に起きた事故に対して、患者の手当てが、私が病院へ参りましたのが六時ちよつと過ぎており

ましたが、そのころでもまだ済んでおりませんでした。人事不省になった患者の手術をこれからするんだ。どうも手術室のあくの待っておったのではないか、これはまあ善意に解してですが、そういうふうに思いました。これでは、苦しまなくてもいい患者を苦しめたり、あるいは命を落とさなくてもいい負傷者が命を落とすことになったのではないか、そう心配をいたしました。はたして、私が行つてからも二人なくなり、また翌日二人なくなつておる。当初十一人が十五人ですか、になつたようなことであります。

そこで、あのときの負傷者収容体制あるいは負傷者に対する救急医療体制というようなものについて、遺憾がなかったかどうか。これは運輸省当局にお尋ねするのはまことに申しわけないのでありますが、あとで大臣にぜひひとつ所信を承つておきたいことがありますので、厚生省のほうからどういう報告を受けており、またどんな処置がとられておるか、それについての所懐、感想なども加えてお答えをいただきたいと思ひます。

○木暮(説明員) 今度の事件、三月四日の八時半ごろ起きておるわけでございますが、山梨県当局、それから医師会、かなり早く対応していただいたというふうにお思つておるわけでございます。

まず、医師会のほうでございまして、救急医療機関協議会というものがございまして、前々からほかの県に比べて、十分準備ができておつた果だというふうにお思つておりますが、その副会長をしておられる先生と理事をしておられる先生二人、合計三人の先生が直ちに現場に急行いたしました。その際に、甲府市内の六医療機関から合計十一名の看護婦さんを応援に出していただきました。その十一名の看護婦さんと一緒に現地に急行いたしました。副会長の先生方が参りましたのは富士吉田の市立病院でございますが、今度の被害を受けられました皆さん六病院に分かれて収容されておりますけれども、すぐその分かれていた医療機関に連絡をとりまして、手がどうかということをお聞き合はせておるのでございます

が、ほかの病院からは、大体手は間に合うということで、全員富士吉田の市立病院で応援体制をとつたという状況でございます。一方山梨赤十字病院でございますが、これはいわば親元病院と申しますか、これは日大になっておりますので、日大からさつそく四人の先生が山梨の赤十字病院にかけつけております。これも正午に着いておりますので、一応初動動作と申しますか、そういうものは敏速にできたんじゃないかというふうに考えております。

なお、患者の収容でございしますが、これは私も前々起こりました事故の結果を研究いたしました、あるいはまた特に学者に依頼しまして研究したのもあるわけでございますが、軽傷の患者さんがむしろ早く病院に搬送されるというようないことがございまして、医療機関がその軽傷の患者さんの処理をやっているうちに、重傷の患者さんを運んでいくあるいは手当てをするというやうなことが従来の例で間々ございまして、今度の場合も、そこはこれからよく調べまして、反省すべきことを私も各府県に連絡をとるようになつたと思ひますが、数字の上で見ます限りは、重傷の方が富士吉田市立病院と山梨赤十字病院に運ばれておりました、軽傷の方が開業医の四診療所に運ばれておるといふやうなことで、比較的搬送もうまくいったのではないかと思つてござい

ます。しかし、衛生部のほうの今度の経過の調査、反省というものもまだ十分行なわれておりませんが、衛生部のほうの調査等を待ちまして、私どものほうも必要とあれば今度の経過を一本振り返つてみまして、こういう事件が頻発しては困るわけでございまして、従来ともこういう事故のあるとの反省をいたしましたものを、各都道府県あるいは関係機関に連絡をとつておりますので、今度もそういうふうなことをいたしたいというふうに考えております。

○金丸(徳)委員 実は私は現場へ飛びまして、率直に言ひまして驚きかつ悲しんだ。と同時に非常な心配を持った。憂いを持ちました。というのは、十時間以上たつてもなお手当てが済まないでうめいておる、家族の人たちは外でおるおろしているというやうな状況を見まして、いま厚生省のほうの所見を承りますと、大体うまいつておるといふことのでありまして、もしうまいつておつても、なおかつああいうやうな状況であるとしまするならば、もう少しうまいつてなかつた場合には、一体どんなことになるのであらう。一昼夜も捨てておかれたという負傷者のあつたことも聞いてはおります。聞いてはおりますけれども、東京周辺において、まあまあ交通も悪くないところで、にもかかわらずそういうふうな十何時間も、捨てておかれたわけではありますまい。ありますまいけれども、結果的には、まさに助かるべき者が助からなかつたというやうなことであると思ひます。ならば、これはたいへんなことになるんだと思ひ

ます。実は、交通災害というものはこれからますます頻度を高めていくでございましょう。それから規模も――規模と言つてはおかしいのですけれども、被害の状況というものは非常に拡大された深刻になるといふことが予想されるのです。交通戦争といわれ、交通地獄といわれるやうな状況にあり、これからはなおそういう状況が、進むことがあつても減るやうなこととはなからうと思ひます。地震その他の災害のことも予想されて、盛んに対策が練られておるのでありますが、こういうふうな頻度を増し、災害が深刻化するやうな、地方の山の奥に起こるかも知れないところの汽車、電車の転覆、衝突といったやうな災害に対する救済措置といふものが、特別に厚生省の方面において講ぜられなければならぬときが来るとおると思つておりますが、いかがでございましょうか。

いま承りますという、市立病院に対しては県から三人かけつけてくれた、それから赤十字病院のほうには、縁故の日大病院から、お医者さんが幾人行つてくださったか知りませんが、しかし、負傷者百人

が、ほかの病院からは、大体手は間に合うということで、全員富士吉田の市立病院で応援体制をとつたという状況でございます。一方山梨赤十字病院でございますが、これはいわば親元病院と申しますか、これは日大になっておりますので、日大からさつそく四人の先生が山梨の赤十字病院にかけつけております。これも正午に着いておりますので、一応初動動作と申しますか、そういうものは敏速にできたんじゃないかというふうに考えております。

なお、患者の収容でございしますが、これは私も前々起こりました事故の結果を研究いたしました、あるいはまた特に学者に依頼しまして研究したのもあるわけでございますが、軽傷の患者さんがむしろ早く病院に搬送されるというようないことがございまして、医療機関がその軽傷の患者さんの処理をやっているうちに、重傷の患者さんを運んでいくあるいは手当てをするというやうなことが従来の例で間々ございまして、今度の場合も、そこはこれからよく調べまして、反省すべきことを私も各府県に連絡をとるようになつたと思ひますが、数字の上で見ます限りは、重傷の方が富士吉田市立病院と山梨赤十字病院に運ばれておりました、軽傷の方が開業医の四診療所に運ばれておるといふやうなことで、比較的搬送もうまくいったのではないかと思つてござい

ます。しかし、衛生部のほうの今度の経過の調査、反省というものもまだ十分行なわれておりませんが、衛生部のほうの調査等を待ちまして、私どものほうも必要とあれば今度の経過を一本振り返つてみまして、こういう事件が頻発しては困るわけでございまして、従来ともこういう事故のあるとの反省をいたしましたものを、各都道府県あるいは関係機関に連絡をとつておりますので、今度もそういうふうなことをいたしたいというふうに考えております。

○金丸(徳)委員 実は私は現場へ飛びまして、率直に言ひまして驚きかつ悲しんだ。と同時に非常な心配を持った。憂いを持ちました。というのは、十時間以上たつてもなお手当てが済まないでうめいておる、家族の人たちは外でおるおろしているというやうな状況を見まして、いま厚生省のほうの所見を承りますと、大体うまいつておるといふことのでありまして、もしうまいつておつても、なおかつああいうやうな状況であるとしまするならば、もう少しうまいつてなかつた場合には、一体どんなことになるのであらう。一昼夜も捨てておかれたという負傷者のあつたことも聞いてはおります。聞いてはおりますけれども、東京周辺において、まあまあ交通も悪くないところで、にもかかわらずそういうふうな十何時間も、捨てておかれたわけではありますまい。ありますまいけれども、結果的には、まさに助かるべき者が助からなかつたというやうなことであると思ひます。ならば、これはたいへんなことになるんだと思ひ

に近い、犠牲者十七、八人も出すような災害に対する措置としては、決して私はうまくいった、それでいいなどとは思えないのですが、いかがですか。

○本署説明員 前に近畿日本鉄道の事故がございましたし、それからまた南海電鉄の事故がございました。そのつど、私もそのときの救急医療体制がどうであったかというところを、つづきに調べまして、ここはうまくいったけれども、ここはこうすべきじゃないかということ、かなり分厚な資料にいたしております。それからまた、関係の医師者さんとか私どもが集まりまして、そういういまままで起こりましたことを積み上げて、こうすべきだ、あすすべきだということをまとめまして、都道府県に連絡をとり、そういう点に注意して不測の準備をするというように注意をいたしておるわけでございます。

今度の場合も、率直に申し上げまして、県の調査とか私どもの調査が、反省をする材料を積み重ねるといふところまでまだ手が届いておりませんので、全くすべの点でうまくいったというふうには考えておらないわけでございます。そういう点も私どもよく調べまして、今後の対策の資料といたしまして、都道府県等に、さらに今後の体制で注意すべきことを指示したい、かように考えております。

○金丸(徳)委員 非常事態における警備体制というものは、たとえば警察機構などにおいては、関係各県との連絡がとれる応援体制が常時準備されておるのです。消防などにおいてもそうだと思います。ところが、肝心の人身事故に対して、関係都道府県の応援体制というものがとられておるかどうか。県には何か協議会というものがあつて、それぞれやっておるようですが、県だけで間に合うというふうなものなままだい。すでにあそこにおいて私は現に見ておるのでありますが、県だけではもう間に合わない。隣県から総動員して、そしてお医者さんも来てくれる、看護婦さんも来てくれる、もつと言うならば、常時消防軍が

備えつけられておるように、手術室でも備えつけた車が飛んでくる、あるいはヘリでも飛んでくるというふうな体制がとられなければならないと思うのですが、厚生省のほうではどうなんでしょうか。そういうことについて警察同様に、もしくは、警察よりも進んだ救急体制というものが考えられないのかどうか。いかがですか。

○本署説明員 こういう大規模な事故につきましては、もちろん厚生省だけではございませんで、消防庁とか警察とかと連絡をとってやらなければならぬ面が多いわけでございます。現に連絡をとってやっておるわけでございます。たとえば、これは消防庁が予算をとって整備をいたしておりますけれども、大きな都市から順々に、ただいま十五くらい整備できている設備が現在あつておるかと、近所の病院にどういふ設備が現在あつておるかというふうなことを毎日毎日情報を取つておいて、事故が発生したときにはどこへ運ばないかというところを、一目でわかるような設備ができてつづつあるわけでございます。

それから、先生の御指摘のございましたように、救急医療をやらなければならないときに、その県限りあるいはその市町村限りではだめだということ、まさにそういうところまで来ておりました、私どもは、救急医療対策でやらなければならないという一つに、他県から応援を得て、医者の手はずをあらかじめきめておくようにという指示をいたしておるわけでございます。今度も、現に東京の日大病院からお医者さんが応援を行なつておる、かようなことがあるわけでございます。そこら辺、必ずしも十分であつたというところは言い切れないかと考えます。そういう点、さらに私ども関係官庁と連絡を密にいたしまして、そういう救急医療をつくり上げていくことに努力したいと思ひます。

○金丸(徳)委員 いま、必ずしも十分であるとは思ひませんが、わなわなというお答えです。私も現場へ行つてみまして、必ずしも十分であると思ひないなどというなまやさしいものではないと思う。ということとは、

いまおっしゃるやうに、消防庁にこういうふうな手配も頼んであるとか、そういうことで満足しておるからいけないのじゃないかと思うのであります。

そこで運輸大臣、あとの時間がないのであります。私、一言大臣に御所見を承り、それから、これからのこともお願いしなければならぬのです。実は今度までのあたり、あり得べからざるやうな、まるで夢のような事故を見まして、これは相当運輸大臣としてもお考えをいたさなければならぬやうなことが――事故のもとをただし、事故を起こさないやうにすることが先決でありますけれども、事故というものは念には念を入れても、あるいは起こるかもしれない。そうだとするならば、起こつたあとの処置について、できるだけの方途を講じておかなければいけないのではないかと、こう思ひます。あつた事故は必ずしも交通機関ばかりに起こることではなくて、あるいはガス爆発で、あるいは橋梁の工事中の事故によつて、あるいはその他によつて、思ひがけない事故といふものは起こると思ひます。思ひますけれども、何といつても一番心配の種である、一番大きな事故になるものは、いままでの経験においても、交通事故であつたと思ひます。それから、ますます交通がひんぱんにもなりますし、列車から、長くもなりましようし、こんでもまいりますから、一たび事故が起るといふと、これはいままで想像もできなかったやうな大災害を起すのであらうと思ひます。そういう場合には治安に対する警察方面の事前の設備、あるいは治安に対する警戒方面の事前の設備といふものが練られておるに比べて、交通災害に対する対策といふものは、犠牲者あるいは負傷者の救済対策といふものがおくれであると思ひます。これでは、

わなければならぬと思つたのであります。この点、運輸大臣としてはいかような所見をお持ちであるか、対策などをお聞かせいただければありがたいのであります。

○橋本國務大臣 金丸さんのおっしゃるとおり、これからの交通事故といふことが、あるいは交通事故に限らないかもしれないけれども、特に交通事故は、大量の人を運ぶために、大きな事故が起きればたいへんな死傷者を出す、今回の例のやうなこともあるわけでございます。

今度の富士急行のいわゆる救急対策については、厚生省からお話があつたやうに、かなり一生懸命にやつてもらったと思ひます。ただ、それにしては、結果的にはこういうやうな結果になつたのであります。従来ともいふやうな緊急措置をとつては、厚生省あるいは自治省関係と連絡をとつてやつてまいつておりますけれども、問題は、事故の大きさとかそういうものもあると思ひます。そういう点から、十分判断して思ひ切つた措置をとらないと、手おくれになつたりする場合もあり得ると思ひます。この点、政府には、御承知のやうに事故対策本部がありまして、そこにはもちろん厚生省、運輸省、あるいは自治省等も入つておりますから、そこでこういうやうな御意見を十分参酌いたしまして、積極的な緊急対策、大規模な緊急対策、こういうものを考えてまいりたいと思ひます。

○金丸(徳)委員 時間も参りましたし、これで私の質問を終わるつもりであります。

現地におきまして、一番先に運輸大臣の顔を思ひ出したのです。大臣は建設大臣もなさつた、それ以外に官房長官もなさつた。現内閣におけるペテラン閣僚としまして、重要閣僚として、こういう場合においては、自分の立場、自分の責任でもありましようが、全体の立場からひとつ急速にこれを進めておいていただいて――全く情けないことばなんです。交通地獄、交通戦争などということは、しかし、その情けないことばを、私どもはまともに受けなければならなかつたやうな

大臣が、今後事故は起こさないようにいたします
なと言つても、そんな判断ではわれわれ国民と
いうものは安心できないと思うのですが、その点
についての詳細な検討がなされているかどうか、
お伺いいたします。

○山口(真)政府委員 スピードとカーブとの関係
あるいはスピードと勾配との関係というふうな問
題につきましては、当然そういうものを前提とい
たしまして設計をいたしております、このカー
ブ、この勾配ならば、このスピードで通れば安全
であるということにいたしまして、そしてその実
際の運行は、それによりますランカーブと称しま
すスピードカーブを引きまして、そのスピード
カーブに従つたところの運行をすることになつて
おります。したがって、そういう所定の運行
が行なわれますれば、そのスピード、そのカーブ
におきまして、何ら危険なく運行できるという
ことにいたしております。

さらに、その場合に車両のほうにいたしまして
も、今回の場合も同様でございますが、一種の速
度制御的な装置、抑制装置というふうなものもご
ざいまして、そのスピードを維持することができ
るというふうな装置があるわけでございます。問
題は、そういったようなスピードを減殺するとい
ころのブレーキ装置、広い意味のブレーキ装置とい
うものが損傷をした、そのことによりまして、そ
ういうスピードの維持ができなくて加速されて
しまった。そのためにカーブを曲がり切ることが
できないということが、今度の原因であらうと思
うわけでございます。

私も、そういったような問題につきまして、
技術上の指導というものが十分いたしておるつ
もりでございますが、今回このような事故が起きま
したにつきましては、先ほどもお答え申しました
ように、各般の技術的な問題をさらに詰めて前
進をする必要があるのではないかと、このように考
えるところでございます。

○小林(信)委員 あなたが言っておくことは、非
常に一般論であつて、あなたの判断では、そこ

はもうこれは起こるべくして起きたものであつて、
そのカーブで脱線をしたという問題については、
これは避けられない問題であるというふうに承
ざるを得ないわけですね。

しかし、重ねて御質問いたしますが、スピード
はどれくらいになっておつたか、そのカーブの
スピードの対応力ですね、それは何キロのスピ
ードなら受けられるのか、そういう計算をされて
おるのですか。それがお答えできないようでは、
私は、ただこのブレーキだけの問題で処理して
たいへんだと思うのです。私のようなしるうとが
考えても、さっきの遠心力が、非常に急激に後部
にかかるといふような場合もあるでしょう。これ
は私はその車掌さんを責めない。車掌さんは、こ
れからこの電車は突つ走つていって、大月の駅構
内へ行くまではとまらない、それこそ、さっき井
岡さんが質問をされました側線をつくつて、どつ
かでもつてこの列車をとめる装置があるということ
がわかれば、車掌さんはそんなことは言ひませ
んよ。しかし、それ以外に方法がないから後部へ
みんな移したわけですね。その場合の遠心力とい
ふようなものはどうであつたか、これくらいのこ
とは、新聞にあれば書かれたのですから、おそ
らく運輸省としては当然調査されておると思う
と、それから、線路の耐用年限というふうなもの
があると思うのですよ。もしそれを越した、まあ
富士急行は赤字路線ですね。赤字路線だけれども、
幸いに富士急行はほかにくさんな事業をしてお
りますから、赤字路線だからといって、車両の整
備とかあるいは従業員の確保とかというふうなこ
とにはかなり努力をしておることは、私は認めて
おるわけですね。認めておるんですよ。社長もその点
ははたして摩滅しておらなかつたか。摩滅してお
れば、遠心力なんかがかかつた場合には、必ずこ
れは脱線してしまいますよ。そういう点が少しも、
私がここで質問していてびんとこない。国鉄の神
経は麻痺しているような感じがしてならないわけ
です。

それから私は、この問題は、かえつてあそこ
もつて脱線したからまだ被害が少なかったんじや
ないかと思ふのです。あのまま突つ走つたら、ま
ず踏切がたふさんあります。あれから幾つあるか
御存じですか。それから、今度は各駅に踏切橋が
全部ありません。あれからすぐ下つたところに中
学校の入り口があるのですよ。ちやうど登校時間
です。その登校時間なんか突つ走つたら、どん
な事故になつたかわかりません。遮断機が、自動
遮断機があるかもしれないけれども、まさかそ
んな時間に電車が来るとは思わない。子供たちが
通行しておつてどんな事故が起こるかかわらない。
まして各駅に踏切橋がないのですから、みんな線
路を踏み切つてホームに出るのですよ。そんなこ
ろを突つ走つたら、あの電車はどんなにたふさん
の被害を起こしたかわからない。幸いあそこで脱
線をした。しかもあの手前は川ですね。川をはず
れてわずかに数メートルでもつて、土手にぶつ
たからまだよかつたのですよ。十七名の死者を出
した重傷者を出したというところは非常に悲しいこ
とですが、まだまだ私は被害が少なく済んだと思
うのです。もしあそこで脱線をしなかつたら、国
鉄の指導監督、こういうものもはもとと大きく私
は要求されるような状態になつたと思うのですよ。
そういうものも含めて、どういふふうにお考え
になつておるか、詳細に聞こうと思つたんですが、
関連でございまして、いまのような御答弁では、私
はまた時間を改めてもう少し、大臣もせっかくお
聞きになつておいてになりますから、私はあらた
めてお聞きしたい、こういうふうに思います。

○山口(真)政府委員 先ほど申しましたように、
私も車両の設計、施設の設計その他につきまして
は、運輸省として監督の責任があるわけでござい
まして、その場合に、当然その勾配あるいは曲線
というふうなものは、その勾配、曲線によること
ろの運転のしかたその他も十分審査をして事を処
理しているわけでございまして、それで、この当該
事故の起つたところは二百四十の曲線で、さら
に千分の四十の勾配でございまして、したがって

て、その場合におけるところのスピードというも
のは、ランカーブによりましてこれは四十五キロ
のスピードということに制限をしております、
そしてそういう姿によるところの運転をいたして
おりますれば、これは安全であるというふうな私
ども考えております。なお、線路の摩耗等につ
きましては、これは取りかえによりまして、線路の
摩耗によつて事故の起こらないように施設を保守
する、維持をするということにいたしております。
問題は、こういうふうな設備の状況におきま
して事故が起きましたのは、何といひましてでも
ブレーキが損傷をしてしまつて、そして四十五キロ
に落とすべきスピードが四十五キロに落ちないで
突つ走つたといふところにあるわけでございま
して、おおよそ九十キロくらいのスピードが出て
たのではないかというふうな、一応の想定をいた
しております。私もそういうことで、事故防止
につきましては、施設の面、車両の面、運転のし
かたの面、全部に向かつていろいろ検討を加えて、
そして事故の起こらぬように努力をいたしてお
るわけでございまして、今回はそういう問題で、ブ
レーキの損傷というところによつて事故が起きた
というところにつきましては、今後これをどうするか
という問題をさらに掘り下げて、事故の防止につ
とめてまいりたいと考えております。

○小林(信)委員 私の聞いていた点を、あなたは
真剣にお考えになれば、ブレーキは問題ありませ
ん。四十五キロのスピードが最大速度である。し
かし、それには余裕がきつとあると思ひます。非
常の場合六十キロくらいならば脱線はしない、九
十キロであるから脱線したのだ、遠心力は問題な
い、具体的にお答えなさい。あなたの答弁という
のは、抽象的なただ一般論を言つてゐるにすぎ
ない。現実の問題を私は聞いてゐるのですよ。それ
以上いいです。もう聞きません。私の察するところ
は、ブレーキのほうだけにあなた方は非常に問題
を持つていつてゐる。ブレーキももちろん大事で
す。それはああいふところであつても、新幹線
のようにかはまをはかして、重要な機関があること

で、その場合におけるところのスピードというも
のは、ランカーブによりましてこれは四十五キロ
のスピードということに制限をしております、
そしてそういう姿によるところの運転をいたして
おりますれば、これは安全であるというふうな私
ども考えております。なお、線路の摩耗等につ
きましては、これは取りかえによりまして、線路の
摩耗によつて事故の起こらないように施設を保守
する、維持をするということにいたしております。
問題は、こういうふうな設備の状況におきま
して事故が起きましたのは、何といひましてでも
ブレーキが損傷をしてしまつて、そして四十五キロ
に落とすべきスピードが四十五キロに落ちないで
突つ走つたといふところにあるわけでございま
して、おおよそ九十キロくらいのスピードが出て
たのではないかというふうな、一応の想定をいた
しております。私もそういうことで、事故防止
につきましては、施設の面、車両の面、運転のし
かたの面、全部に向かつていろいろ検討を加えて、
そして事故の起こらぬように努力をいたしてお
るわけでございまして、今回はそういう問題で、ブ
レーキの損傷というところによつて事故が起きた
というところにつきましては、今後これをどうするか
という問題をさらに掘り下げて、事故の防止につ
とめてまいりたいと考えております。

るは、幾らぶつたてきてもだじようぶだといふふうなところまでいかなければ、ほんとうに人間尊重の輸送機関ではないということになるわけですが、さらにそういうところにも私は配慮をすべきであると思う。

また、ああいうような、ずっと大月まではこれは千分の四十の急斜面でも下つてくるのですから、ほんとうに運輸省が責任を持つならば、跨線橋の問題、あるいは踏切の問題、あるいはさつき井岡さんが言ったように側線の問題、こういうものをもう考慮すべきではなかつたか。したがって、単に自動車が増えただけで、それだけで問題をなめずに、全体をあなた方は考えなければ、ほんとうに将来事故を起こさないという運輸省の態度に私はなり得ないと思うのです。

そこで、最後に大臣にお伺いいたしますが、おそれるという大量の被害者を出した事故というものは、どういうふうにご人々をお慰めするかということが問題だと思ふのです。事故を今後起こさないように、あるいはそういう場合に、金丸委員が申されましたように対応策、これは厚生省が説明をされましたけれども、日赤なんかはすでに日赤の関係の病院から、その日のうちに医者を呼んで来たとか、あるいは市立病院でもそういう医者に来てもらったといつても、私は、百人近い人々をほんとうに万全の策を講じての対策はむづかしかつたと思ふのですよ。そういうものももちろんお願いしたいのですが、なくなつた方あるいは治療しておる人たち、その人たちの後遺症の残るような問題、あるいは将来十分働くことができない、そういう者に対するところの補償というものはどうなさるのか。これは家族だけでなく、地元の人たちの非常に心配しているところだと思ふのですが、これに対する対策はどういうふうにお考えになつておられますか、できるなら大臣にお聞きしたいと思ふのです。

○橋本國務大臣 いろいろ御注意をちょうだいしまして、ありがとうございます。これは事故絶滅お話しのように、何といつてもこれは事故絶滅

ということが、技術の問題だけでなくその他の問題もあり、いわゆる最大の事故対策、安全ということを考えていかなければいけませんので、あらゆる点からこの問題は十分に検討していきたい、かつまた事後の策としての緊急対策、先ほど金丸さんからもお話がありました、これらにつきましても、十分重大事故に対処し得るような体制を整へまして、人命尊重の実をあげていきたい、かように考えております。

○小林(信)委員 おそらくこれは被害者に対するお慰めあるいは弔慰金、こういうものは、会社側が責任を負わなければならぬと思うのですが、御承知のように会社自体は、先ほど説明するように、非常に赤字路線でありながら配慮を加えておつたわけですね。思わぬ事故で問題が起きたわけですが、会社に一切責任を負わされるわけですか、それとも何らかの形で国のほうでも心配をするようなことをお考えになられますか、それを大臣に最後にお伺いしたいと思ふのです。

○橋本國務大臣 事故が起きた直後に、私から鉄監局長を通じて、たいへんお気の毒な方を出したものであるから、最善の措置を講じてもらいたいというところは、会社側に伝えてあります。ただ、お話しのように、国のほうで何かめんど

うを見る必要がないだろうか、こういうことですが、自動車保険でありますという、自賠責法という制度がありますけれども、国鉄の場合におきましても、私鉄の場合におきましても、国がこれに対して直接何らかのことは見るという制度が残念ながらないわけですね。将来はどうなるとしましても、現在のところはそういう制度があり

ませんので、積極的な措置はできませんが、しかし、会社としても赤字や何かを——これは別問題です。最善の措置を講じてもらいたいし、その旨を私のほうから会社のほうに、丁寧に申し入

れをしておるわけでありまして、会社ももちろんこれは最善を尽くしてやってくれるであらうし、今後御相談があれば、それに対してはもちろん運輸省としてできる範囲内では御相談に応じたい、か

ように考えております。

○小林(信)委員 ありがとうございます。

○福井委員 次に井野正揮君。

井野委員に申し上げますが、関連質疑でありますので、簡潔に願ひます。

○井野委員 わかつております。

お聞きしてございまして、大臣、ちょっと目を大きくあけてください。あなたはやはり自分の官僚を叱咤激励せよといふかぬのです。聞いておつていららぬ腹が立つてくるのです。あれだけの事故を起こして世間を騒がしておつて、いま鉄監局長が答えたようなことは、資料できようお出しになるくらいでなければいかぬのです。ふまじめきわまると思ふのです。それを大臣、ここにこし聞いておられるようでは、運輸省はいつまでたつてもだめですよ。この点はきちつと監督指導してもらいたい。ここで時間を過ぎせよといふものじやないと思ふのです。この点、まづきつく申し上げておきたいのです。ほんとうに簡単に質問を終わりたいのです。

それで、この次には大臣に御質疑があるのです。大臣になつてからの事故も相当な数です。この四、五年運輸交通上の大きな災害を数え上げてごらんない、おそらく日清戦争くらい事故者が出ていますね。

そこで、いま最後に大臣がお答えになつた点を、きょうは実は合意を得たいと思つて関連質問に立つたのです。この間九州から出た松浦君が、日豊線の国鉄災害の場合の補償の問題を取り上げました。これは方法はないのだ、国鉄は責任がないだといふことになつたようでありまして、全日空が落ちたらばく大な補償金をもらえるわけですね。瀬戸内海の連絡船、遊覧船、あれが沈んだらほとんどもらえない。相手が、企業の実態によつては全然もらえないといふこと。国鉄の機関士が起した事故ならば払うけれども、ダンブと衝突したならばだめだ、ダンブからももらえない。ダンブなんか金があるわけないわけですからね。しかし、考えてみますと料金を取つてお客を運

ぶ、この事業にこのように非常な惨事、大量の犠牲者、事故が起こるといふ社会現象を考えると、ときに、およそ国の政治をやる場合、こういう場合の補償を一体どうするか。過去の災害、無過失の災害、これはもう考えてみなければならぬ事態が来たのではないだろうか。私は料金の中に、社会的にこの種災害に対する補償制度というもの、国として全体的に取り上げられるべきではないだろうか、こういう気がするので。この点をひとつ橋本大臣の時期に、こう相次いで起こるわけですから、これはぜひ取り上げて政策的に検討すべき問題ではないだろうか。普遍的に常に料金を払つて乗りものに乗るときは、一定の補償金が料金の中に含まれておる、そしてそこに事故が起きたときには集中的にこれを支払われる、こういうような制度が、もう考えられなければならぬ時期に来てゐるのじやないか、こう思ひますが、この点いかがですか。

○橋本國務大臣 たいへんお話しはごもっともであります。ただ航空会社の場合は、料金の中に一応団体保険式の傷害保険が入つてゐるわけですね。私も、実は最近こういう事件が起きますので、国鉄当局とも何らか、単なる見舞い金でなくて、名前は見舞い金でもいいのです。金額さえ多ければ、補償金であらうと見舞い金であらうと同じです。ただ、見舞い金というのと、従来は全く線香代という考えですね。補償金であれば、ある程度生活保障と見る。こういうところの違いがある。格はどうであらうといふのですが、そういうことでひとつ国鉄も検討してみたらどうだろうか。年間六、七千億円の収入があるわけですから、その中で——ただ保険の制度上、そういう不特定多数というものをかけられるのかどうか、これが一つです。それからもう一つ、こういう交通事故による災害、たとえば、御承知のように自動車交通については自賠責法という一つの法律がある。これは一

防止につきまして、何といひましても国鉄全体が安全確保がその第一の使命であるという使命感を持って事業に従事するということは必要であるわけでございますが、そのためには、人的な面、物的な面、両方の措置が必要であるわけであります。

その第一点の人的な面におきましては、まず、運転関係従事員というものが、安全確保を第一の使命であるという自覚、責任を持って従事すると

しまする指導あるいは教育、訓練というものをいふことを第一義といたしますように、これに對したさなければならぬわけでございますが、具体的には、列車の運転その他につきまして、運転関係従事員に対する教育、訓練を行なわせるというやうなこと、あるいは運転士に対する國家試験制度というやうなものによる資質の向上をはかつてゐるわけでございます。さらに、適性検査などというやうな方法によりまして、そういう面の適材適

所の配置ということにづとめておるわけでございます。まして、そういう面で、そういう人的な指導の面というものをさらに強化をしてまいるということが必要であろうと思うのでございます。

それから第二点の問題は、ブレーキの問題その他安全装置の問題でございます。これは物的の面でございますが、物的の面は、私ども三つあると実は考えておりまして、その第一点は、鉄道自体の物的の面とでも申し上げましょうか、たとえば

線路なり車両なりというようなものが、安全に運転ができるようなものでなければならぬという意味でございまして、そのための施設、車両の整備、あるいは点検の強化、あるいは技術的な進歩改善というようなことでございまして、たとえば、従来車両火災等がございましたことに対応いたしますところの不燃化措置というようなものも、こういう面で実施したわけでございますが、今回

の事故は、そのキーポイントの一つは、やはりブレーキの損傷というところにあるわけでございますから、先ほどからいろいろ御質疑がございましたように、ブレーキの根本的な防護の問題、あるいは車両全体の中において、ブレーキをど

ういうふうな位置づけをするかというような問題を、さらに詰めたいたと存じております。これにつきまして、先ほどもお答え申し上げましたが、国鉄の技術研究所の技術員、あるいは国鉄の技術開発室の技術員、それから運輸省の研究所の技術員、あるいは鉄監局の技師等を派遣いたしまして、精細な調査をいたしておるわけでございますが、そういったような調査研究をさらに進めて、今後そういう整備を促進してまいりたいことにいたしてまいりたいと思っております。

それから、物的な面の第二点は、これは列車と列車との関係における事故防止でございますが、これは列車の追突、衝突等でございますが、こういう点につきましては、従来閉塞あるいは信号という点につきましては、主としてこの関係の安全は保つてきたわけでございますが、数年来、特にATSあるいはATCの設備というふうなものを整備いたしまして、この種の事故がないようにというふうなことに努力をいたしております。

それから、物的な面のいま一つは、今度は列車と他の交通機関との関係でございますが、これが特に端的にあらわれておりますのが踏切関係でございますが、これは先生の御指摘の中の、踏切事故の問題についての踏切改良、立体交差の整備促進等の問題でございますが、これは、何と申しましても踏切事故がいまの鉄道の事故の最も大きな問題でございますので、この事故防止に努力をしてまいりたい。先般、政府におきまして、踏切道緊急対策というものを交通対策本部決定をいたしまして、踏切の整備促進を進めておるわけでございまして、立体交差を促進いたしますとともに、踏切道の改良をさらに促進してまいりたい。なお、踏切道改良促進法の延長というものともからみまして、この点はさらに努力をしてまいりたいと思っております。

以上が、事故の人的、物的な面でございますが、緊急事態の発生の際の連絡体制あるいは訓練というふうな問題でございますが、これは従来とも私ども、鉄道事業者に対しましてこれを強化する

ように申しておるところでございますが、これは従来、たとえば各種の安全運動の場合、あるいは点検、監査というふうな機会をつかまえて、こういう訓練等をやっておりますが、今後ともこの面は強化してまいりたいと思っております。

それから、最後の御意見の、被害者に対する補償問題につきましては、先ほど大臣から申し上げましたように、なかなか責任の所在等むずかしい問題でございますが、被害者に対しましては万全を期するよう措置をしてまいりたい、このように考えております。

以上が、申し入れに対するお答えでございます。○松本(忠)委員 局長からいろいろとお話がありました。これはまず、これらの問題について十分に実施、実現をしてもらわなければ何にもならないと思うのです。ここで単に答弁があったから、それで済まされる問題ではないと思う。

一つ申し上げたい点は、いろいろありますけれども、第四番目の緊急事故が発生した場合、その場合に対する乗務員、駅員の適切な措置、この問題は、私の前、東北本線のあづま二号の事故ですね、あの問題でも、国鉄の総裁と大臣のお二人からここで陳謝の意を表されて、いろいろと私も御意見を申し上げて、今後そういうことのないように、十分客扱いということをつくるというふうな意味の御答弁があったわけでありましたけれども、しかし、現実にまた起きた奥羽本線の事故、この奥羽本線の事故は、雪のためにブレーキがきかなくなった、千五百メートルも後退したという事故であります。幸いにして事故に結びつかないことはほんとうによかったと思うわけでございますけれども、この際にとられました客扱いについて、局長、具体的に私、申し上げてもいいのでありますけれども、時間がありませんので割愛いたしますが、上野に帰ってこられた方に私ども聞いたわけですが、全くその客扱いについては、前回のあづま二号の場合と全然進歩も何も見られない。こういうことでは、私は、国鉄を十分監督する

鉄道監督局長としての責任を追及しなければならぬと思うのです。お客さんが絶対安全なりと信じ切つて乗っているその汽車なり電車なりが、事もあるうに後退する、ブレーキ故障、そういうことで片づけられたのでは、乗っているお客さんにしてみると、ほんとうにたいへんなことだと思つてみませんか。ほんとうに公共の輸送に携わる者がもう少し自分の職分というものを、それをはっきりと認識をして、十分その職務に忠実に、熱意を込めてやってもらうようにしていただきたい。しかし、これはもう精神的な指導をやっても、それだけで満足とは言えぬでしょう。十分物理的な問題も加味してやらなければならぬことは、もう当然のことでありますけれども、何となくこういふふうな事故が頻発するという点については、根本的には、この公共の交通機関に携わっている職員、精神的な弛緩、こういうものを私は指摘せざるを得ないわけでありまして。

大臣も、この間申し入れをいたしたときに、十分このことについては通達をする。単に通達があったから、それで下まで完全にそれが了承されて、そのように取り組んでいるというふうな体制は、もう全然、いまの国鉄あるいはまた私鉄の各社の状況から見えて考えられない。何かここに大きく欠けた問題があると思う。この問題をどうしたら解決ができるか。単に私は通達だけではだめだと思ふ。局長としてどのようにお考えになるか、この点をお伺いしておきたいわけでありまして。

○山口(真)政府委員 異常時におきます対策の問題の一つの方法と申しますか、それは異常な事故が発生をしたような場合、異常な災害が起こった場合に、それによりましてあるいは続発する事故を防止し、そして事故の被害が大きくなるような、そういう意味の技術的な指導、訓練というものを十分に重ねていくということが、第一の面であると思うわけでございます。

第二の面は、ただいま先生御指摘のような客扱い等の問題についてでございますが、この点は、実は私も反省をしておりますのでございます。従来、

第一の面の異常時訓練というものに非常に力を注いでおりましたが、第二の面の客扱いその他の問題につきましては、若干手薄であつたと申しますか、努力のいたした方が少なかったということを反省いたしておるものでございます。

先生御指摘のように、先般の奥羽本線の車両故障に際しましては、その後の客扱いの問題、多分に実は問題があるわけでございまして、私ども、やはり方その他につきまして今後十分詰めていきたい。これは鉄道営業法に基づきます運輸規程におきまして、そういう問題についての十分の措置をとることを要求しておりますが、それが完全に果たされるように、私どもとしてはやはり今後詰めてまいらなければならぬと思ひます。

○松本(忠)委員 この問題の最後でありますけれども、要するに私も公明党をいたしまして、この問題については大臣に申し入れをし、この実行が必ずできることを期待しているわけであります。当面の責任者として、鉄監局長として御苦心はあらうと思ひますが、どうか十分この問題について取り組んでいただきたい、今後事故がないように十分配慮していただきたいことをお願いいたします。次に、空港の問題は、以上で終わりにいたします。

次に、空港の問題に入りますので、関係のお方に……。私は、第一次の代執行の開始されました当初に、二月二十三日と思ひますが、運輸委員会におきましてこの問題に触れました。当時は、ごく少数の負傷者が出たばかりでございまして、大臣に対しても、このことを重視いたさないよう、日本人同士がいかに流血的な事件を起こさないよう、日本人同士がいかにみあって血を流すことのないように話し合いをなさう、そして何とか平和裏にこの問題の解決をはかつてほしい、これは人道上当然のことであると思ひまして、私は申し上げたわけでございまして。しかるに、日を追つてこの事件が拡大をいたしまして、負傷者、犠牲者が出まして大きな社会問題となつておるわけでございますが、わが党はこ

の事態収拾のために、超党派で、運輸、あるいは地方行政、あるいは文教等の各委員会から議員の調査団を現地に派遣しては、こういう提案もいたしたわけでございますが、その提案も実現しない。まことに残念だったわけでございますけれども、皆さんも御承知のように、六日には一応代執行は終了したわけでございます。その間、負傷者はどれくらいあったのか。一応新聞記事などによりまして、千四百名というようにも聞いておりますけれども、公団の職員、あるいは機動隊、あるいは農民の方々、支援の学生の方々等、これらを区分して一応お伺いしてみたいわけであります。これらの点について、どこが一体掌握しているのか、私もつまびらかでないものですから、これは私のほうで掌握をしておりますというお役所のほうから、ひとつお答えを願いたいと思います。

○山口(廣)府政委員 いま先生のおっしゃいましたように、私もどなたも、この代執行が事故なく負傷者なく行なわれることを願ひ、また警備の基本方針としても、そういうことで対処してまいったのでございますが、遺憾ながら反対同盟あるいは過激派学生等の抵抗が相当に激しかった。これは力学的と申しますか、そういう点から申しましても、やはり抵抗が激しければ、おのずからこれを規制、排除する力も、好むと好まざるにかかわらず強くなるを得ないということで、残念ながら相当負傷者が出ておるわけであります。

私も、現在までに調査いたしました把握いたしております数は、警察官が三百六十六名、うち入院が十二名でございます。それから、公団につきましては、後ほど公団總裁からお話があると思いますが、反対派につきましては、これはよくわかりませんが、数十名と私も思っておりますけれども、何せ、幾ら聞いて回ってもよく実態がつかめませんので、この点は略させていただきます。一般に、一般人が三名、それから報道関係者が十一名ということになっております。

警察官の入院した者十二名と申しましたが、それについて簡単に申し上げますと、投石で腰部打

撲を受けた者が二名、それから丸太で頭部を殴打された者が一名、それから投石で骨盤骨折の者が一名、それから丸太で後頭部を殴打された者が一名、それから学生等のリンチを受けて全身打撲、これは一時意識が不明になりましたけれども、全身打撲を受けて、これが一番重いのと思いますが、こういう者が二名、それから角材で頭部、胸部を打された者が一名、それから投石で顔面、前歯折損、腰部打撲二名ということで、合わせて十二名でございますが、すでに退院をいたしました者が二名でございますので、現在入院中の者は十名ということでございます。

○今井参考人 私どものほうの關係の職員等の負傷の状況でございますが、空港公団の職員につきましては、二十三日から三月六日までの間に、全部合わせまして十五名、主としてこれは投石によるけがでございます。非常な重傷者はございませんけれども、大体十日間くらいは傷を負っております。それから、県庁の職員が、やはり同じように二十三日からでございますけれども六名、これも主として投石でございます。

なお、私もどなたも当初自主的に、代執行の作業を受託しておる關係上、警察のごやっかいにならないで、まずわれわれでやろうということを出たわけでございますが、そのためにガードマンを雇っておりますが、ガードマンの負傷者が三十七名でございます。これは主として投石でございますが、若干やけど、いわゆる火炎びんを投げられてやけどするといふふうな者も出ておまして、全体で三十七名、それからバリケードその他をこわすために雇った作業員が二十六名、やはり投石あるいはまた火炎びん等だけがいたしております。

したがって、公団・県並びに私どもの側のガードマン、作業員を含めて、公団側といたしましては全体で八十四名ということになっております。

○松本(忠)委員 山口局長に伺いますけれども、現在まで入院中の者が十名おるわけですね、残っている者が、それは大体どれぐらいの期間たった

ら退院できる見込みですか。

○山口(廣)府政委員 先ほど申しました一番重い、学生等に巻き込まれてリンチを受けた者、これが大体三週間くらいであらう。ただし、これはまだ精密検査を経ておりませんので、あるいはもっと重いことになるかもしれませんけれども、大体三週間、軽い者が一週間ということでございます。一週間ないし三週間ということでございます。

○松本(忠)委員 それでお伺いしたいんですが、農民の方々あるいは支援学生、こういう方々がけがをされたのが若干名あるわけでございますが、これらに対する治療費は、一体どういうことになるのでしょうか。この点おわかりでしたら、總裁にお伺いします。

○今井参考人 現在反対同盟のほうから、自分らの側のけが人に対する補償要求というものは、実はまだ出てまいっておりません。これは代執行を行ないました果、あるいはまた代執行の作業を県から受託いたしました私ども、もしそういう申し出がありますれば、これは十分に検討した上でできるだけの措置を講じたい、かように考えております。

○松本(忠)委員 そうしますと農民の方々、支援の学生に対しては、その状態がわかれば十分の補償をする、こういうわけでありませう。

○今井参考人 これは支援学生について、そういうふうなことで私どもやるかどうかについては、まだ方針はきまつておりません。代執行対象地における主として農民の方々、というふうに私どもとしては考えております。

○松本(忠)委員 そうですか。わかりました。山口局長に再度お尋ねいたしますが、検査した者の中に、現地の農民の方あるいはまた学生さん、こういう方々が検査された対象になっていると私は思うわけでありませうけれども、これらの内訳です。それから検査された方々、たとえば公務執行妨害であるとか、あるいは威力業務妨害とか凶器準備集合罪、まあこういったものに該当して逮捕されることになったと思うのでありますけれども、

も、その後の状況はどうなっているのか、身柄は現在どのようなところにあるのか、この点を伺っておきたいと思ひます。

○山口(廣)府政委員 二月二十二日から三月六日までの代執行が行なわれました期間に、大体反対同盟、それからこれを支援する極左暴力集団等が、連日千名から千五百名現地に動員されまして、代執行の実施班あるいは警察部隊に対して、竹やりをかまえて突つかかったり、あるいは火炎びん、これはすでに私どもの調べでも百十五本投げられておるわけですね。それから、おびただしい投石で激しく抵抗したわけであります。こういう者に對しまして、学生ら四百六十一名を現行犯逮捕いたしております。このうち、反対同盟の農民の人が三十一名含まれております。

それから、なおついででございますが、この逮捕にあわせて竹やり五百二十三本、それから石灰一・五トンというような多数の凶器を押収しております。

この逮捕いたしました四百六十一名の逮捕の罪名でございますが、一番多いのは公務執行妨害の二百五十九名。それから竹やり等を準備して、そして突撃訓練をやった、そして突つかかっていたということで、凶器準備集合で五十六名。それからブルドーザーの前にすり込んだりして、威力で業務を妨害したということで百十三名。それがおもなものでございますが、ほかに公務執行妨害と威力業務妨害あるいは凶器準備集合と、抱き合せて検査した者が約三十名ばかりでございます。いま申しました四百六十一名のうちで、四百五十九名を身柄つきで検察庁へ送りまして、このうち三百六十三名が現在勾留中でございます。

なお、今後これがどうなるかということでございますが、これは検察庁で検事さんがいろいろ調べて処理されることと聞いてまして、私どもは、直接これについてはあずかり知らないというところでございます。

○松本(忠)委員 大きな犠牲を払って非常にたいへんな騒ぎになってしまった、その結論を伺った

わけでありませうけれども、そこで、文部省の徳山初等教育課長に伺っておきたいわけでありませう。この間に、いろいろ問題になりました小学生の行動隊の問題であります。この間直接反対行動に参加した農民の方々の子弟、一家をあげて繰ぐるみでこの反対運動に行動をとられたという、その心情は私もわかるわけでありませう。しかしながら冷静な判断をして、子供たちはやはりこの中には入れるべきでなかった、返す返すも残念なことをしたと私は思うわけでありませう。この点に關しまして、現地の小学校長が行動を起こし、説得に出かけていったようでありませうけれども、この反対運動に小学生が参加するであろうということは、もう以前から判明していたことだと思うわけでありませう。急にこれが持ち上がった問題ではないと思ふのであります。当然その対策というものは立てるだけの時間があったと思うわけでありませうが、この点に對して、文部省として関係者に対してどのような指示をしていたのか。全然これに對しては何もしないでいたったものなのか、その辺を伺いたいわけでありませう。

私といたしますと、やはり小学校の校長として、教育者としての情熱から、父兄と話し合つて、こういう直接行動に子供たちを参加させないためには、みずから進んででも、何の指示がなくても、進んででもこれに當つて、参加を取りやめさせるべきではなかったか、こういうふうに思つておるわけでありませうけれども、当局のとられた処置、これについて徳山初等教育課長から伺つておきたい。

○徳山説明員 二十二日以来強制代執行が行なわれました。これに反対いたしました芝山町立の芝山中学校をはじめとして、成田市それから芝山町管内の小中学校、大体主として六校でございますが、この児童、生徒が連日、おおむね百人以上欠席いたしました。そしてさらに、その一部が阻止闘争に参加いたしております。児童、生徒がこのような理由で欠席して授業を放棄することとは、もとより許されなさいでございます。

た児童、生徒を反対運動の実践にまで参加させる、そういうことは、その心身の発達状況から見て、教育上もう好ましくないことは言うまでもないこととでございます。また児童、生徒を危険の予想される闘争の前面に立たせることは、からだの安全の確保という面からも憂慮いたされませう。こういうような見地から、文部省といたしましては、児童、生徒が学校を欠席し反対運動に参加することのないよう、再三にわたつて千葉県教育委員を通じて指導を行なつてまいりました。千葉県の関係者としてはいろいろと努力を重ねてきておられますが、千葉県教委におきましては関係の千葉出張所、それから関係の市町村教育委員会、それから関係の校長などに対して、教次におつた指導通達を出してございまして、校長を中心として全教員が一致して児童、生徒の指導に当たることを要請いたしまして、また教育長や小中学校長その他関係者による対策協議会をしばしば繰り返して、その対策の推進につとめてまいりました。それからまた、県の教育委員会、首脳部が反対同盟の委員長と直接に面談いたしまして、児童、生徒を反対運動に巻き込まないように申し入れを行なつております。

それから、現地の関係小中学校におきましては、反対派の児童、生徒の家庭訪問による個別指導を行ない、また手紙を再三送しまして、子供の出席を促すなどのことをやつておりますし、ただいまお話がございましたように、二月二十六日には関係小中学校長六名が直接現地におもむいて、子供たちに学校に登校するように呼びかけましたが、なかなか聞き入れられませんでした。また関係学校のPTAも、反対派児童、生徒の登校を促すような働きかけをいたしております。

欠席は一名もございません。大体、概況はそういうことでございませう。○松本(忠)委員 第一次代執行について払つたいろいろな大きな犠牲、数字の面から私、承知したわけでございますが、再びこのようないまわしいことは繰り返したくない、そう思うわけでございます。そこで、この問題については大臣と今井総裁に特に聞いていただきたいと私、思うわけでありませうけれども、第一次代執行については、政府が誠意のある対策を講じない、土地に強い執着を持つところの農民の感情を無視して行なつたところに問題があると思ふのです。新国際空港の建設が決定した四十一年の七月から五十年間にも及ぶ成田の反対闘争、こういうものに対して、政府は国家的な要請だといふ名のもとに、法律を振りかざして一方的に土地の収用を行なつたと言つても過言ではないと思ふわけでございます。

この間、運輸大臣は七代にも及んでおります。しかし、現地におもむいた大臣というのは、大橋さん一人ではなかったかと私は記憶するのでございます。もちろん、大臣が直接現地に行つて折衝に當ることがいいか悪いかは別問題といたしまして、現地の空気を知る意味においても、やはり最高責任者が現地にいかけていくということは、むだではないのではなからうかと思ふわけでございます。このようなことからいたしまして、政府に誠意がないという点を私は指摘したいわけでございます。また、公団総裁も二代にわたるわけでございますが、ほんとうに土地の農民とひびき合つて話したことがあつたのか。私の聞く範囲ではなかつたように思ひます。この点も遺憾に思ふわけでございます。

もちろん、ほんとうに土地を持つてゐる農民との話し合いが肝心なこととございまして、関係のない者はこの話し合いから除外して行なうべきである。当事者以外が、いままでもあまりにも多過ぎたのではないか。その当事者以外の行動が、紛争に輪をかけたことは否定できないと思ひます。お互に当事者同士が誠意をもつて話し合えば、解決ができないことはなかったのではなからうか。五年間もこの問題で騒がせたということについては、歴代の大臣も公団総裁も、体当たりでこの国家的事業に取り組むのだという姿勢に欠けていたところに、根本的な問題があつたのではなからうか、このように私は思ふわけでございます。これが第一の問題であります。

第二点としまして、昨九日に空港公団の成田分室におきまして、公団側と三里塚・芝山連合空港反対同盟との休戦協定が成立したというところを新聞で伺いました。地下壕にこもつてゐる反対派農民に対する人道協定として、暫定的な措置ではありますけれども、これができたということについては、私はこのことに當たつたことは、大きく評価すれば非常な前進とも言えるのではないかと、こう評価するわけでございます。この内容については、公団総裁から説明を伺いたいわけでございます。

第三点としまして、千葉県の市長会、町村会等が具体的な案をもつて、第三者機関として初めて公式な案を呈しに乗り出した。これに呼応いたしまして、山村政務次官もきのうの午後千葉県庁を訪問しているようでございますが、この間の事情については大臣から聞きたいわけでありませう。

第四点といたしまして、千葉県の県知事が第二次代執行、これはおそらく五月以降になるのではなからうかと思ふわけでございますが、第二次代執行につきましては、生活の基盤になつてゐるところがあるので、その代執行はしたくないという意見を持つてゐるようでありませうけれども、この第二次代執行に對して、運輸当局並びに空港公団としてはどのような考え方があつたのか、この点をお尋ねしたいわけでありませう。

○橋本國務大臣 私に關連する点は私からお答え申し上げまして、総裁からの説明のほうがいいものは総裁のほうにお譲りいたします。大臣といひましようか、運輸省当局が直接話をしたことがないのではなからうかというお話であ

互に当事者同士が誠意をもつて話し合えば、解決ができないことはなかったのではなからうか。五年間もこの問題で騒がせたということについては、歴代の大臣も公団総裁も、体当たりでこの国家的事業に取り組むのだという姿勢に欠けていたところに、根本的な問題があつたのではなからうか、このように私は思ふわけでございます。これが第一の問題であります。

第二点としまして、昨九日に空港公団の成田分室におきまして、公団側と三里塚・芝山連合空港反対同盟との休戦協定が成立したというところを新聞で伺いました。地下壕にこもつてゐる反対派農民に対する人道協定として、暫定的な措置ではありますけれども、これができたということについては、私はこのことに當たつたことは、大きく評価すれば非常な前進とも言えるのではないかと、こう評価するわけでございます。この内容については、公団総裁から説明を伺いたいわけでございます。

第三点としまして、千葉県の市長会、町村会等が具体的な案をもつて、第三者機関として初めて公式な案を呈しに乗り出した。これに呼応いたしまして、山村政務次官もきのうの午後千葉県庁を訪問しているようでございますが、この間の事情については大臣から聞きたいわけでありませう。

第四点といたしまして、千葉県の県知事が第二次代執行、これはおそらく五月以降になるのではなからうかと思ふわけでございますが、第二次代執行につきましては、生活の基盤になつてゐるところがあるので、その代執行はしたくないという意見を持つてゐるようでありませうけれども、この第二次代執行に對して、運輸当局並びに空港公団としてはどのような考え方があつたのか、この点をお尋ねしたいわけでありませう。

りますが、そのとおりであります。機会を逸しまして話し合いをいたしております。

しかし、私は話し合う機会を十分持ちたいという意向を持っておりまして、昨年の国会でありますから二月か三月であります、この国会で木原委員から質問があった際にも、あるいは私的に会いました際にも、私はいつでも会う気持ちを持っておる。ただししながら、従来の大臣が会えなかつたのは、一つは反対同盟の、全部じゃありませんけれども、一部であろうと思いますが、いま残っておる方々ですね、この方々が、とにかくこへ飛行場をつくることをやめるといふ前提でなければ会わない、こういうようなお話であつたのです。私は木原代議士に向かひまして、それじやどうにも私が会う意味がないから、空港建設はやむを得ないから認めるという前提で、その他の条件について政府が誠意を示せというのであるならば、政府としては最善の誠意を示す気持ちがある、したがって、木原代議士もたいへんであるうけれども、その旨を十分に農民の各位に伝えて、その前提で会える機会をつくつてもらいたい、そうなれば、必要があるならば現地に付てもよろしい、こういうような態度でまいつたのであります。木原代議士もお骨折りでくださったようでありましたが、残念ながら、当時及び今日まではその機会がつかれなかつた。私のほうがとびらを閉じておつたわけではありませんが、反対同盟のいま残つておられる方々のほうが、どちらかといへばさうな大前提に立つておるものだから、会う必要はないという見解であつたらうと思ひます。

しかし、気持ちの上からいへば、たとえさういうことを自分たちは言つても、しかしながら運輸省当局なり大臣なりが来て会つてくれたらいいじやないかという気持ちがありとすれば——もちろんさういふ気持ちがあるだらうと思ひます。私も実家はあの近くで、利根川の向こうの潮来でありますからして、したがつてあの付近の気風はよく存じておりますし、私も半農半商の出であります、幼少といひますか、青少年のころは、みず

からくわをとるあるいは稲を植える生活を数年やつておりましたから、農民の心理はわからぬことはありません。十分理解しておるつもりであります。しかし、何といつても国家的事業であつて、これをやることだけは十分の理解を持ってもらいたい。その他の条件については、政府として、あるいは私が、最善の努力をしてでもその希望はかなえてあげたい。

こういう希望を持って接してまいつたのであります。したが、ついにその機会を、将来はともあれとして、今日まではその機会がなかつたことは、私も非常に残念に思つております。

こういう事情でありまして、決して私自身も政府自身も故意に避ける必要はありません。ただ、条件が整ひませんと、向こうのほうでも会いにくいといふことがあつて、そのような結果になつたことは、御理解願ひたいと思ひます。

なお、山村政務次官が向こうに参りましたことにつきては、代執行が完了いたしましたので、そこで、一つは現地の事情を十分に知つておいてもらいたい、同時にまた、農民関係者の意向を問接なりとも知つておいてほしい、同時にまた、将来、まあ協定はできましたけれども、人命に關するやうな事態があつては困るので、そのやうな事態にならぬやうなことも考えに入れて、そうして現地へ行つてほしいといふことで行つてもらつた。まあちやうど行き違ひにさういふ協定ができたやうでありますから、山村君が現地に到着する前にすでに片づいておつた。

しかしこの機会に、ちやうど参りましたから、いわゆる町村会の申し入れ——申し入れといひますか、調停案といふやうなものが出ておつたやうであります、そこでどういふ組み立てであるかを十分に、ひとつ市長会、町村会あるいは県当局に會つて事情を聞いておいてほしい、こういうことで、いわゆる休止を機会に今後の積極的な話し合いの機会もつかむといふ気持ちもありまして、山村政務次官を現地に派遣して、各方面との折衝

に当たつた次第であります。

○今井参考人 先ほど先生から御質問のございました、空港公団の責任者が直接農民と會つたかどうかという問題、それから、現地で昨日調停ができ上がつたやうであるが、その内容、さらに、この次に行なわれることが予定されておる第二次の代執行についての今後の方針、この三点についてお答えしたいと思ひます。

直接折衝の問題でございますが、先生は、私が現地で農民と話し合いをしたことがないといふやうな認識に立つておられるやうでございますが、これは私はまことに遺憾だと思ひます。というのは、空港公団が創設された昭和四十一年七月末におきましては、空港の位置がすでに三里塚に決定を見た直後でございます、三里塚の予定地はほとんどあげて反対だといふやうな空氣に包まれておつた状況にございまして、空港公団の分室が成田に開設された当時、わずかの職員をまず派遣いたしましたのであります、この人たちは、敷地の中もほとんど歩けないといふやうな状況であつたわけでございます。当時、私は副総裁でありました、現地に参りまして、ほとんど一週間くらい、場合によつては泊まり込みといふことで、農民の方々と直接會つていろいろお話をいたしましたのでございます。あるいは宿屋でやつたこともございまして、あるいは農協の事務所でお話し合いをしたこともあつた。あるいは向こうの方々の自宅へ行つてお話しをしたといふこともございまして。

これによつて、当時反対の渦の中にあつた三里塚の地主の方々に、まず部落対策協議会という条件派の団体ができ上つたのでございまして、その後天浪の開拓農地を中心とする条件闘争連盟、これらの人たちは、部落対策協議会が旗上げをした当時は、かまや何かを持つて取り囲んだといふ人たちがございまして、これらの人々と話し合いをいたしまして、条件闘争連盟といふ強力な条件派が誕生したわけでございます。

その後さらに、当時反対の立場で一坪運動用地を提供した人たち、空港予定地の北部、駒井野、

取香地区の古農部落、これらの方々がやはり賛成に傾いていただきました、駒井野、取香連絡協議会といふものをつくりまして、後にできた地権者の母体をつくつたわけでございます。

こういうふうなことを、敷地内の農民のほとんど九割九分までは条件賛成に傾いてきたわけでございます、私どもとしては、私自身が直接現地へ出向いて、現実に農民の方々と折衝をいたしましたといふことを、この際申し上げておきます。

それから、さらにその当時、さういふやうな私どもの折衝の過程において……(松本忠)委員「總裁、時間もなから簡単にいいです」と呼ぶ。第二の問題。休戦協定が昨日できました、その内容を簡単に申し上げます、相当な期間、話し合いのために公団は地下壕自体には手をつけないといふこと。それからまた反対同盟は、食糧や衣料や薬品や寝具の搬入はする——これは表面には書いてございせんけれども、申し合わせでは、中におる人の交代者を入れないといふこと。それから医者や医者の補助者を入れる場合には、あらかじめ公団に連絡する。あるいはまた、各地下壕の出入口と空氣口に雨よけの屋根だけはつくらせる。これは人道上の問題でございます。こういうやうなことを骨子とした協定が昨日できたわけでございますが、この前提としては、当時の話し合いの状況を伺つたところでは、代執行対象地区には、その後は絶対構造物はつくらないといふこと、それからまた反対同盟の幹部はあけて、人道上の見地から、壕に入つておる人たちにいたいただくように説得するといふことが、話し合いの場で話されたやうに思つております。

それで私どもは、この協定の順守を向こうに希望いたしておりますが、すでに一部支援学生が入つて、すでに私どもとさういふ協定ができたにもかかわらず、またさらにさくを強化するといふやうな、新たにさくを設けるといふやうな措置をとつておるといふことで、昨晩反対同盟の幹部に對して、さういふものは撤収するやうにといふ強い警告を出したといふやうな状況でございます。

それから、最後の御質問でございます。第二次の代執行については、全く先生と同じように、私どもはこういうことはもう繰り返したくないという強い気持ちでおりますので、今後は反対同盟に対しても強く働きかけると同時に、あるいは政府にもお願いいじ、また千葉県知事にもお願いいたしまして、何とかしてこの反対派対策を推進していただいて、第二次以後の代執行は、いわゆる今度のような騒ぎの中でなく、円滑に処理できるように期待いたしております。

○松本(忠)委員 大臣、いま総裁からお話がありました。第二次の代執行の問題、おそらく五月以降といわれておりますけれども、この点について簡単に運輸当局として、大臣としてどのようにお考えになつていらっしゃるか。

○橋本國務大臣 原則としては、いま総裁が言われたように話し合ひで解決していきたい。そういう意味では、今回の協定も話し合ひの端緒となる大きな足がかりになるように、お互いが十分に注意してもらいたい、こういうふうに考えております。

○松本(忠)委員 いろいろとお話を伺いますと、もう四十六年四月の開港ということは、完全にだめであるということをはっきりしているわけですが、一体その一番機が飛ぶのはいつになるのかという見通しでありますけれども、いまのような状態からいって、単に滑走路ができたからそれでいいというものじゃないだろうと思います。ターミナルビルの問題、あるいは燃料の輸送の問題、パイプラインの問題、あるいは上水道と下水道の問題、電気の問題、いろいろの問題が山積をしておるわけでありまして、これらの具体的な計画等について一応伺いたいと思つておりました。しかし、もう時間もございませんで、これはぜひひとつ総裁のほうから、現状と将来、そういうものが何月の時点においてはどのようなことになる、そしていつまでには一番機を飛ばすことができる、そういう点をひとつ文書に出していただきたい。ここで回答には及びません。

それからなお、昭和五十年を目途といたしまして、それまでももちろん開港するわけでありますが、一日当たり旅客がどのくらいになるのか、また旅客ばかりでなく、歓迎迎の者もあるのか、しようし、見物の者もあるでしようし、こういう者がどのくらいになるか、こういう点を伺いたいわけでありまして、これもひとつあとで出していただければいいです。

ついでに鉄監局長に伺いたい。いまの旅客の輸送の問題であります。御承知のように、成田新幹線は二月の五日に、鉄道建設審議会答申どおり整備計画が決定されたわけでありまして、これが完成するまでは、まだかなり時間がかかるわけでありまして、その間には、もちろん東関東自動車道路によるところのバスの輸送であるとか、あるいはまた成田の京成電鉄の新空港線、こういうものによる輸送も当然考えなければならぬと思つております。これらも時間がかかるといふこと、ひとつ文書で出していただきたいと思つて、この点を、ひとつお願いをいたしたいわけでありまして、

最後に、大臣に伺いたいわけでございますけれども、陸上の新しい空港をつくるということについては、いろいろ大きな教訓を得たわけでありまして、非常にたいへんな問題、このような犠牲を再び払うということは、われわれとしても忍びないわけでございます。こういう問題を解決する方法として、やはり海上に新しい空港をつくる必要がある。特に関西空港の場合など海上説が出ておるわけでありまして、阪神説であるとかあるいは泉南説であるとかいろいろ出ております。泉南の問題に對しましては、私も泉南の議長あるいは市長と一緒に大臣のところへ行つていろいろ伺つたわけでございます。そういう点も考えまして、今後海上における航空機発着所、飛行場をつくるということが、私はやはり時宜に適したものではないかと思つておりますが、いずれにいたしましても、そこで漁業に關係している者の

補償の問題もあるでしようし、また騒音の問題もあるでしようし、いろいろそこには派生的な問題もあると思つて、そういう点について大臣の構想といたしまして、そういうものをひとつ示していただきたい。将来の日本の飛行場の建設は、こういう姿でいきたいという構想があるならば、お伺いしておきたいわけでありまして、

○橋本國務大臣 お話しのうちに、いわゆる大型ジェット機の着けるような飛行場を陸上に求めることは、これからは非常に困難だと思つて、したがって、原則として私は、いわゆる超音速機とか大型ジェット機の着ける大規模の新しい飛行場を陸上につくるべきではない、またつくれないであらう。こういうことからして、私は今後は海上につくつていきたいという考え方のもとに、関西空港の問題がさしあたりありますけれども、関西第二国際空港は大阪湾の中につくりたい。場所は目下検討中でありまして、場所がどこということはまだきまてはおりません。

その場合においては、陸上から相当引き離す。まあ三キロ以上もしくは四キロぐらゐを引離して、陸上と全く切斷をする。海の孤島のような形のものをつくり上げる。それによつて一応計算しますと、いわゆる騒音の度数は非常に低くなると計算をされております。いま羽田は大体八十ホンといわれておりますが、こういう思い切つた措置をとれば、おそらくはるかにそれ以下でもって押えることができる。したがって、居住關係には影響はない程度の騒音で押えることができるだろう、これが一つ。

もう一つの利点は、もちろんこれは金がかかることであるが、まあ金がかかるところで、日本の経済力からするならば、たとえ三千億でできるところが五千億かかっても差しつかえない。ただそのためには、いわゆる多角的な効用がなくちゃいけない。こういうぐあいに三キロもしくは四キロという海上に突き出した飛行場であれば、その突き出した手前の、いわゆる連絡道路の両側には大きな港ができるわけでありまして、ここに

カーフェリーあるいは水中翼船、ホーバークラフト、これなどがだんだん大型化してまいりますから、これらを使えば、陸上との連絡は時間的にも非常に節約される。大回りでもって高速道路を走るよりも、私の計算では、その二分の一もしくは三分の一の三分の一の時間でもって大都會にお客を送り込むことができる。

こういった点を考えますと、今後の大飛行場は、多少漁業に對する補償がありまして、結果的には決してマイナスではない、プラスの面が多い、こう考えております。もちろんこれを陸上でつくる場合がもしありとすれば、その場合は、全体の了解を得るようなものでなければつくれない。しかし原則としては、いま申しましたように、湾内あるいは海上に大型飛行場をつくる、こういう考え方で進んでまいりたい、かように考えておるわけでありまして、この方針を貫いていくようにといふことを、運輸省内の航空局に對して、私からかねてから指示を出して、そのモデル的なケースとして、いわゆる関西第二国際空港ができれば、私としては非常に興味ある問題であらう、こう考えておるわけでありまして、

○松本(忠)委員 大臣のいまのお話でわかつたわけでありまして、それをつくる場合に発生するところの公害を極力除去する、こういう問題と、なおそれによつて被害をこうむるであらうところの漁民に對する補償、こういうものについては、十分に留意をいたしたいということ、特にお願いしておきます。

それから委員長、空港公団総裁並びに鉄監局長に對して資料の要求をお願いしてございまして、この点よろしくお取り計らいをお願いしたいと思います。

以上で質問を終わります。

○福井委員長 次に田代文久君。

○田代委員 まず大臣にお伺いします。

富士急行のあの大事事に対して、あの会社の堀内社長が、その直後に新聞記者会見で、原因は偶発的なことが重なつておつて、当社も被害者

の立場ですというようにことを発言しておるですね。これは御存じですか。いろいろ原因が究明されておるし、それから先ほど来伺つておりました、ブレーキさえ片づけば大体こういう災害はなくなるんだと言わぬばかりの答弁です。必ずしもそういう意味で答弁なさっているとは私は思いませんけれども、とにかく一貫してブレーキの問題に問題がかかっています。もちろんブレーキの問題も重大でありますけれども、そういうことではこういう災害を食い止めることはできない。この災害を起した会社の社長が、偶発的なことが重なつておつて、当社も被害者なんだということ、これを、天下に記者会見で言つたということ自体、こういうことは実際に許されないと思うのです。ですから、こういうことについて運輸省としては、また運輸大臣としてはどういう指導をなされるか。こういう発言に対して、そういう不謹慎な発言は、被害者に対しては全国民に対しては許されない、そういうことは取り消すべきである、もう少し姿勢を正せというような指示をなさるかどうか、その点を私はまず伺いたいと思うのです。

○橋本國務大臣 私もなるべく新聞は見なくてつけておるのですが、新聞記者上がりでありますから。しかし、その点ちよつと見落としておりますが、さような話があったとすれば——必ずしも社長は、冷淡とかあるいは責任回避という意味じゃなく、聞かれた場合における誠意があるないの問題はありましようけれども、形式的な説明になつてしまつたことは、これは社長としても大いに反省する必要があると思います。

ただ問題は、ほんとうにこれからなられた方々に対して、あるいはけがをされた方々に対して、会社としては全く社をあげて、これの十分なる善後措置を講じてもらいたい。それによつてその発言が、決して心なき発言であつたというそしりを受けられないようにしてもらいたいと思つております。

○田代委員 いま大臣は、社長を弁護されておりましたけれども、私は、弁護すべきような性質で

はない。こういう姿勢そのものが、単なる一般的なあれではなくて、何とかしてとにかくおれの責任をのめよう、そしてまた災害者に対しては、かりに百円でも二百円でも安くとにかく償切ろう、こういう意図は明確なんです。こういう根本精神を変えないことには——単にこれは私鉄だけではないと思うのです。現在の国鉄自身も、こういう思想で動いておると私は考えざるを得ないので。そういう点は非常に注意していただきたいと思うのです。

時間がありませんから、端的に一つ一つ聞きますが、あの事件が起きて、あの例の事故の起つた踏切に対して、運輸省はどういう指導を具體的にされておるか。一般的にはいろいろ聞きました。しかし、一般的にこれ先ほど御説明もありましたけれども、そういうことは、なお言えば、これは原因目下究明中である、だから当局の専門家がやつた上で対策を講じます、というようなことじゃ国民は納得しないです。ですから、そういうことはそういうこととして解決しても、当面すぐ打つべき手があると思うのです。あの踏切に対してどういう手を打たれたか、また打とうとしておられるか、御答弁願いたいと思うのです。

○山口(真)政府委員 事故が起きました踏切は、月江寺駅付近の緑ヶ丘第二踏切道という踏切でございますが、この踏切につきましては、従来は第三種踏切でございました。警報機つきの踏切でございましたが、昨年九月第一種踏切、つまり遮断機つきの踏切といたしまして整備をいたしました踏切でございます。現段階におきましては、交通量の他等から考えまして、第一種踏切にいたしますれば、設備としては一応十分踏切だといわざるを得ないわけでございます。踏切に對しまして、特別の措置をするということとは考えておりません。

○田代委員 私は、全く無責任きわまりないと思うのです。第一種というのはどういうことですか。とにかく、私は新聞で拝見しますと、ただ鉄道の踏切の竹の棒が折れたので、それを取りかえたということになつておるようですが、それが対

策なんです。私は、少なくとも、先ほど来いろいろ御質問が出ておりましたけれども、あなた方の答弁としては、こういう事故は非常に重大事故であるし、またと再び起こすべきでないのだから、したがって、これはすぐ立体交差のことを具體的に考へておられますか、そういう方向に持つていきますとか、あるいはこの踏切は無人だから有人にするとか、何とかもう少し、少しでも進んだ具

体策がなくちゃならぬと私は思うのです。そういう手を打たなければ、何のために運輸省は私鉄を監督しておるか、また、国民の生命や身体に対して安全を保障しているかということになると思ふのです。大体、ただ竹の棒を新しく取りかえられただけなんです。また具體的に、そういうふうな立体交差をすぐやるという計画を立てられておるか、あるいは無人踏切を有人にして、もう少し危険を防止するという立場に立つておられるかどうか、はつきりしていただきたいと思うのです。

○山口(真)政府委員 踏切に対する防護といたしましては、立体交差が一番望ましいことは言うまでもないところでございまして、立体交差の促進につきましては、政府としても大いに努力しておるところでございますが、この踏切は、交通量も非常に少ないし、列車回数も単線区間で非常に少ないわけでございます。この踏切といたしまして、第一種の遮断機つきの踏切ということは一応踏切遮断としては、十分なものであると考へざるを得ないわけでございます。

なお、この踏切に對しまして、手動にするかどうかという点につきましては、これは手動が必ずしも安全ではないということ、前回この委員会でも申し上げたと思ひましたが、必ずしも手動があるわけではございません。人の錯覚等による事故があるわけでございますから、手動にする考へ方はないわけでございます。

ただ、踏切遮断機の構造自体につきましては、今後、従来のような竹ざおのものでよいかどうかという点につきましては、これは踏切の構造とい

たしまして、もっと検討をしなければならぬということ、その技術開発をいろいろと進めていくところでございます。

○田代委員 時間が制限されておりますから、簡単に御答弁願いたいと思うのですが、具體的な問題について二点お伺いします。

この会社の車検、これは毎日のようにされておつたかどうか。車検を十分満足していくように、まあ厳密に申しますと、毎日ブレーキから一切の問題について車検をやつておられたかどうかということが第一点。

それからもう一つは、この会社が設立されるときに、これを許可されるときに、こういう条件のもとにおいてこれは許可したということがあると思ふのですが、その許可条件の中に、側線の引込み線をつけなければだめだ、条件に合わないから認可しない、そういう側線の引込み線をつけるという条件のもとにこれを許可されておるのか、あるいはそういうものは要らないという形で特認されたか、まずその二点を簡単に御答弁願いたいと思ひます。

○山口(真)政府委員 まず、第一点の車両の検査でございますが、鉄道の車両の検査につきましては全般検査というのをやります。これは全車両の要部を解体いたしまして、全般的な検査を行います。それから、さらに重要部検査というのをやります。これは、走行距離が二十五キロ以上あるいは一年六カ月の期間をこえない期間のいずれか短い期間に一回ということ、重要部検査を行なうということにいたして、そうして集電装置その他の分解検査をいたしております。それから、一カ月に一度毎月検査でございますが、これは各部の状態及び作用の検査を行なう。そのほか、四十八時間または千六百キロメートル走行ごとに一回ということ、検査をいたしております。現にこのような検査を、会社としては実施しているところでございます。

○福井委員長 質問者の希望どおり、簡単に答え

○山口(真)政府委員 第二点の問題につきましては、線路の設計、レール等につきましては、これは工事施行の認可ということで、役所が全部その内容をチェックいたしまして、そしてこれを認可いたしております。

○田代委員 私は、側線の引込み線を、そういう許可条件にしたかどうかということを聞いたのです。それはどうなんですか。

○山口(真)政府委員 現在の工事施行の認可では、そういうことになっておりません。

○田代委員 先ほどの質問にもありましたように、実際に認可するときに、そういう非常に急カーブのところでは、当然危険を予測して線路を敷く計画を立てなければならぬと思うのですよ。これは一段の慎重な対策で臨まなければならない。ところが、先ほど質問がありましたように、やはり側線があつて、あるいは砂でもちゃんと敷いて、もし万一のことがあつたら、すつとそちに誘導するというのがされておれば、私は、あるいはこういう脱線ということがあつても、災害をもう少し軽減するとか、あるいは未然に防ぐということがあつたかもしれないと思うのです。しかし、そういう点について、なぜ手を省かれるような指導をされておるのか。そういう政策をとつておられるという点が、全くおかしいと思うのですよ。

そこで、私は大臣にお伺いしますが、これはこういう問題とも全部関係するのですけれども、現在、国鉄が赤字だ、赤字だということを盛んに言っている。私もさういふ言ひをしますと、これはつくった赤字だといわざるを得ないのですよ。そういう赤字をなくするといふようなことを全部、とにかく一〇〇%出して、そしてそれと合理化と結びつけてきているわけですね。ですから私も、はい、ゆるゆる国鉄あるいは運輸省が指導しているところのこの合理化と事故との関係は、どうなつておるかという点を大臣にお伺いしたいと思うのです。合理化と事故発生との関係です。

○山口(真)政府委員 施設につきましては、地方鉄道建設規程という規定をつくりまして、そして

当該設備が具備すべき条件というものを全部こまかく規定してござりますて、その規定に従つて鉄道は設備をするということになっております。したがひまして、合理化のためにそういう手を抜くといふようなことでは、営業させないということにいたしております。

○田代委員 そういふふうな御答弁ですけれども、これはわれわれは納得できません。これは、現に実際にこの事業に携わつておる数十万ののにかく労働者全部が言つておることは、いわゆる合理化とそれから現在の事故との関係は、切つても切れない必然的な関係があるのだ。いまの御答弁によりますと、いまのような形で具体的に事故が起きても、合理化と事故とは何らそこは結びつかないという御答弁になりますけれども、そうではない。私は実例を申し上げます。この間、東北線で大事故が起きましたね。そのときには、この汽車を運転しておつた運転士の人が酔つぱらつておつたということ、それで全責任を酔つぱらつておつたという運転士の方に集中して、そしてその問題さへ片づけば、こういう事故は起らないといふような答弁であり、また考え方であつたと思ひます。これはそういう人命をあずかるような事業で、酔つぱらつて運転するといふことは、これはもちろん許されません。しかし、私はそのときに思つたのですよ。つくづくあのとき二人乗つておつたらどうだと思ひましたよ。二人で、以前のように補助席に一人すわつておつたら、一人がかりに酔つぱらつておつたとしましても、ああいう事故にはならない。どんな汽車が後退しているときに、すぐにチェックができる。合理化によつて、二人乗りを一人にしているという問題なんですね。

うな問題では絶対にない。これは八日のことで、非常に小さくしか書いてないですけれども、私は重大な問題だと思つたのですけれども、八日の夜と九日の朝、国鉄の横浜線で、横浜市の緑区の十日市場町の中山一長津田駅間の警報機つきの無人踏切、ここで事故が起つておるわけですね。しかも、それはこの新聞によりますと、三人が死傷しているといふような問題が起つておるのです。これは無人踏切なんですよ。有人踏切でちゃんと以前のように、そこに踏切番の人がおつて、そして見ておれば、こういう事故はやはり防げるのじゃないかと思ひます。

ところが、無人踏切はほとんどふやす。これは私が申し上げるまでもないのですけれども、現在、国鉄と私鉄の踏切数が約六万一千カ所のうち、警報機つけない全くの無防備の踏切が約四万一千カ所もある、こういう状態です。なぜこういうことについて、そしてこの踏切には非常に事故が多いといふことについて、ただ人減らしさえすればいいといふような処置をどんどんとられるのか。

そこで、端的に申し上げますと、これは私は大臣にお伺いしますけれども、こういうふうには、実際に合理化と事故との関係といふものは、切つても切れぬ関係にある、これはしろろとの国民でも全部そう思つていますよ。ああいう事故が起つた場合に、なぜ二人乗りにならないのか。あるいは無人踏切に対してなぜ——これは無人踏切が全部悪いとは申しません。けれども、今度のような事故が起つたときに、有人であつたら防げるんじゃないかといふことは、これはだれでも考えることです。ですから、ただ合理化して、そしてとにかく赤字は、わずかな、けちな人件費さえ削れば国鉄の責任はできるんだといふような、そういうこそくな考え方が、そういうことこそが、私はこういう重大事故の根本原因になつておると思つたのです。さっきの私鉄の社長のそういう発言自体が、これと全く同質のものだと考えます。

ですから、この点について今後、人をやたらに減らせばこういう赤字をなくする、そしてそれ

は事故には関係がないということを、はっきり言うことができるかどうか、御答弁願ひたいと思つたのです。

○橋本国務大臣 合理化と事故の関係ですが、先ほど鉄監局長が申しましたように、これは必ずしもそれとこれとの関連性はないわけでありまして、例のいわゆる東北線の酔つぱらひ運転の場合におきまして、もちろんこれは助士はおりました。したが、それらの任務を一部持つておる車掌が二名おつたわけでありまして、それらも気がつかないかつたといふことでもつて、大事故になりませんでした。一応済みましたが……したが、合理化とそれとは必ずしも一緒ではないのでありますから、ひとつその点は御理解を願ひたい。

もちろん、私も運輸大臣として、国鉄は一種の子会社でありますから、そこに働く従業員に対しては心から愛情を持ってござります。しかし、人命をあずかつておる以上は、やはりこれはしっかりとやらなければならぬ。しかもちゃんと休暇を与えて、そして十分な休養期間を与えて乗つておるのですから、したが、その自分の責任だけ果たしてもしらなければ困る。責任を果たさないでやつたんでは、これは何人人間がおつてもだめになつてしまふから、少なくとも合理化と事故とは、必ずしも私は関係あるとは思ひません、数字をもつて示してみなくちゃわかりませんけれども。

ただ、しかしながら、人を責めるだけが能ではありません。できるだけ、もちろんわれわれ運輸省といたしましても、従業員の点も十分考えながら、無理な合理化はやる考えはない。しかしながら、近代化の目的から考えましても、近代化あるいは合理化といふものは、そういう事故にならぬ前提においては、これはやつていかなければならぬ、こう考えております。

○田代委員 いまの大臣の御答弁には、これは納得できません。私も、現在、全く機械的に進められておる、ただ機械さえ優秀に、とにかく改革していけば、これは事故がなくなるんだという

機械一点ばりの政策は、非常にこれは危険だ。やはりどうしても人間という、そういう機械より以上のものが結合されなければ、私はほんとうに人命を守れない。

そういう点で、ある意味から申しまして、それは少し人間が冗漫じゃないか——あまり冗漫であり過ぎては困るのですけれども、これは少しぐらいい冗漫じゃないかという余裕があつて私はいいいと思うのです。決してそういう政策は間違いないわけです。これはどのくらい人命なりわれわれのからだというものが大事であるかということを考えれば、それくらい予算は組むべきです。しかし、わずかに何億かの金をけちりつけるために、それが実にばく大な人命の被害に及ぶということになれば、これは全く政策もないし、危険きわまりない。

そういう点では、私は、時間がありませんから申し上げませんが、私は、合理化とそれからこういう災害のことについては、私はあくまでこれは関係がある、無関係ではない。ですから、十分今後国鉄を指導していただきたい。そうして、やはり形式的な無理な人減らしというようなことをやるべきでないということを申し上げておきたいと思うのです。

それからもう一点、あと二、三分ですが、この間の新聞で、これは九州の筑豊の油須原線というので、これは政府なりそれから国鉄がプランを立てて、そうしてこれはやるといふことを言つておつて、現在まですでに工費を十九億円つき込んでおる。ところが、最近突如として、あと数キロを残したところで仕事をやめてしまつておるわけですね。そうすると、これは何のためにこういうことをやつたかということになるんですね。そうして、赤字だと言ひながら一方においては十九億円もかけて、これをとにかく中途はんばにすばつとやめちまうというやうなことをやつて、そしてこれをペンペンガサが生えるやうなことにしなければならぬというやうな責任を、大体どうとるのか。しかも、これは地元の陳情がいろいろ

ろ来ておると思ひますけれどもね。福岡県全体から来ておると思ひます。これはやるべきだと思ひます。いつか福田大蔵大臣やあるいは中曾根長官なんかは、陳情があつたからわしはとにかく駅をつけたんだ、こういうことを言つておるんですね。福岡県全体をあけてこういうことをやつてくれという大陳情が来ているのに、当然私はこれはやるべきだと思ひます。この点は、この十九億円のむだをこのままされるのかどうか。きょう答弁が十分でなければ、あとから私は詳細な資料なり、なぜやめたかということをやつて数字の上から出して、資料を出していただきたいんです。

それから、ローカル線を廃止する、廃止するといひながら、やはり同じ日のこの新聞に出ておるのですけれども、筑豊にやはり幸袋線というのが、廃止したが、その廃止線の中に一部路線が残つておつて、しかもそれは貨車が走つておるといふので、これは国鉄が市何かに売り渡して、当然これは廃止することになつておつたのを、一部は残つておつて、しかもごく特定の業者に非常に安い値段で売つて、そのレールが取り払われずに貨車を走らせておるといふことで、他の業者からも、廃止するとかいふたけれども、結局ある業者だけ利するやうなことになるんじゃないかというやうな問題が起きております。

ですから、こういう点についての国鉄の非常にむだな、あるいは中途はんばにやるやうな責任をどうするののか。また、こういうことについて今後どうされるのか。あるいはまた廃止線について、ある特定の業者だけを走らせるというやうなことに、どういう監督をやつておられるか。時間がなければ私は資料を出していただきたいんですが、基本的な姿勢だけは、ひとつ大臣からお答え願ひたいと思ひます。

○山口(真政府委員) お答え申し上げます。油須原線のいきさつは、先生御承知と思ひますが、油須原—漆生間二十七キロが、四十一年の三

月に一部区間の漆生—豊前川崎という十七キロが開設いたしました。それで現在国鉄で営業中のごさいます。残る問題は、豊前川崎と油須原の間の約十キロでございまして、それは大任及び油須原付近を除きまして、路盤工事はおおむねできておるという状態でございまして。

この線は、従来石炭輸送、筑豊炭田の石炭を市田港に短絡輸送をするという使命をもつて建設を始めたわけでございまして。一方地方交通の便もございまして、主として石炭輸送のために始めたものです。その後エネルギー革命によりまして、筑豊地区の炭鉱がほとんど閉山をするという事態になつてまいりましたので、貨物輸送を主体とする従来の計画というものがつきましては、もう一べん考え直す必要があるということで、線路勾配だとか、田川線との取り付け方法の変更だとか、開業設備に対する工事の検討だとかいふやうなことを行なつておるというために、現在おくれられているのでございまして。これが国鉄と公団の間で協議をしておる内容でございまして。

それから幸袋線でございまして、幸袋線は四十四年の十二月七日限りで実は廃止をいたしております。この廃止をいたしますに際しまして、非常に問題があると思ひますので、地元と十分な話し合いをいたしまして、地元との話し合いがついて、申請をし廃止をするということにいたしております。

そこで、この営業廃止を行なうにあたりまして、地元の飯塚市、それから関係の荷主の方というものと十分に話をいたしまして、その話し合いがいたつたところで廃止をしたわけでございまして。その廃止する場合の話し合いの内容といたしまして、飯塚市も中に入りまして、いまお話しした石炭の業者の方ですか、専用線は一応つくるといふことの話し合いがつきまして、そしてその線路敷については、飯塚市に払い渡した土地とそれから国鉄の土地を使って専用線をつくる、専用線施設はこの人が国鉄から買う、それから入れかえ料金等はそこの人が国鉄に払うということ、専用線を残した

といひますか、専用線をつくつてそれを運行するということになつてしまつて、市とも話し合いをつけて廃止をした、こういういきさつでございまして。○田代委員 もう終わりますかね、それでは納得しない点がありますから、いずれその点について説明を伺ひたいと思ひます。終わります。

○福井委員長 次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。午後四時四十六分散会

昭和四十六年三月二十二日印刷

昭和四十六年三月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局